IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 142)**

z dnia 8 lutego 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 142)

8 lutego 2023 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Artura Szałabawki (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji stoczni morskich zależnych od Skarbu Państwa (wyniki finansowe, plany rozwoju, polityka kadrowa),

– propozycje tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2024 rok -kontynuacja.

W posiedzeniu udział wzięli: **Izabela Antos** podsekretarz stanu, zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów wraz ze współpracownikami, **Marek Gróbarczyk** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Sobczyk** zastępca dyrektora Departamentu Projektów Strategicznych Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Szymon Tyburski** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Łukasz Gałczyński** wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. wraz ze współpracownikami, **Wojciech Pawłuszko** pełnomocnik zarządu do spraw zgodności Agencji Rozwoju Przemysłu S.A., członek rady nadzorczej Baltic Operator spółka z o.o., **Maria Skubniewska** prezes zarządu Funduszu Rozwoju Spółek S.A. wraz ze współpracownikami, **Paweł Lulewicz** prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna spółka z o.o., **Marek Opowicz** prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej Wulkan spółka z o.o., **Monika Kozakiewicz** wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej Nauta S.A., **Artur Trzeciakowski** dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A., **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Roman Drywa** członek Prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", **Edmund Ruszkowski** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Stoczni Remontowej Nauta S.A. wraz ze współpracownikami, **Marian Jeziorski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Stoczni Remontowej Nauta S.A., **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A.

W posiedzeniu udział wziął pracownik Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dzień dobry państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam panią minister Izabelę Antos, pana ministra Marka Gróbarczyka oraz pozostałych zaproszonych gości.

Stwierdzam kworum.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat sytuacji stoczni morskich zależnych od Skarbu Państwa (wyniki finansowe, plany rozwoju, polityka kadrowa). Chciałbym przypomnieć, że wczoraj na posiedzeniu Komisji zaproponowałem też, żeby dzisiaj w drugiej części domknąć sprawy związane z planem pracy Najwyższej Izby Kontroli. To tylko tyle. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie ma.

W związku z tym o zabranie głosu proszę pana ministra Marka Gróbarczyka.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, przesłaliśmy państwu materiał dotyczący przemysłu stoczniowego zależnego od Skarbu Państwa. W związku z tym, że z jednej strony jest on bogaty, a z drugiej strony ograniczony ze względu na zależności handlowe, poproszę poszczególnych państwa prezesów o przedstawienie swoich wyników w tym zakresie. Niemniej tytułem wstępu chciałbym powiedzieć, że rozpoczęliśmy cały proces rewitalizacji branży. Dzisiaj można powiedzieć, że w ramach hybrydy, która została stworzona, a więc udziału w tym zakresie Skarbu Państwa i środków budżetowych, które przeszły wszelkie obostrzenia wynikające z tytułu warunków unijnych, jak również kondycji finansowej poszczególnych stoczni, sytuacja w przemyśle stoczniowym jest stabilna z tendencją ku dobrej. Większość stoczni, w zasadzie wszystkie stocznie mają pełen pakiet zamówień, oczywiście w zakresie remontów i budów.

Najistotniejszy fakt to ten, że program, który został uruchomiony w ramach budowy czterech promów, który jest realizowany i nie jest zagrożony tak pod kątem wykonawstwa, jak i pod kątem finansowym, jest chyba największym projektem związanym z budową nowych jednostek. Wiąże się to także z budową w Polsce największego doku pływającego w tej części Europy, oczywiście w ramach Stoczni Szczecińskiej. Pozwoli to przede wszystkim na ciągłość prac, cały czas poprawę sytuacji finansowej poszczególnych stoczni, na pewno zapewni także duży rynek pracy. Dzisiaj chyba każda stocznia cierpi na brak pracowników. Było to naszym głównym celem, żeby cały czas właśnie zwiększać liczbę miejsc pracy, co niniejszym się dzieje.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to zaczęlibyśmy może od pani prezes Marek Skubniewskiej. Proszę o przedstawienie informacji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, pani prezes.

Prezes zarządu Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

Posłużę się terminem literackim, że prowadzimy pracę u podstaw. To nie jest tak, że efekty są spektakularne i widoczne natychmiast, ale są. Zacznę od stoczni Gryfia, która ma portfel zamówień pozwalający osiągnąć jej dodatni wynik na działalności operacyjnej. Tak jest już drugi rok. Zakładamy, że następny rok będzie może nie na tym samym poziomie, jeżeli chodzi o wielkości, ale również będzie to działalność dodatnia w każdym obszarze. Nie wiem, czy mam państwu przedstawiać, gdyż dane są zawarte w tabelce. Stocznia Gryfia miała 111 milionów przychodów ze sprzedaży w trzecim kwartale ubiegłego roku. Niestety, nie jesteśmy w stanie podać wyników na koniec roku, albowiem nawet jeszcze nie minął termin, w którym podmioty mają obowiązek zrobić sprawozdanie F-01. Wynik będzie wyższy. Prawda, panie dyrektorze?

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Artur Trzeciakowski:

Porównywalny.

Prezes zarządu Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

Albo porównywalny. Wszystko zależy od tego – nie ma jeszcze audytora w spółce – czy trzeba będzie zawiązać jakieś rezerwy, a jeżeli tak, to w jakiej wysokości. W każdym razie wynik na działalności wskazuje na to, że stocznia idzie w dobrym kierunku, chyba żeby nastąpiło jakieś gwałtowne załamanie rynkowe, które, że tak powiem, zbiłoby ją z kursu, na którym w tej chwili się znajduje. Rozpoczęły się również prace nad budową głębi okołodowej dla doku, który jest budowany w Stoczni Szczecińskiej Wulkan. Wykonawca wszedł na plac budowy. Są to podstawowe pozytywy, które stocznia osiągnęła. Tak jak mówię, wszyscy jesteśmy przekonani, że kierunek ten będzie kontynuowany.

Stocznia Szczecińska Wulkan ma wyniki nieco gorsze, ale one z kolei, oprócz tych, które są zawarte w naszym materiale, będą lepsze na koniec roku, ponieważ podpisaliśmy stosowne umowy ze stocznią. Jako właściciel obu spółek podpisaliśmy aneksy do umów na budowę doku. Wynik, który jest tutaj zaprezentowany w tabeli, będzie zdecydowanie lepszy. W najgorszym wypadku będzie minus, ale nie jestem w stanie powiedzieć w tej chwili w jakiej wysokości. W najgorszym wypadku będzie to około minus 4 miliony zł na koniec roku, ale zakładamy, że po spotkaniach z audytorem i po zakończeniu wszyst-

kich prac związanych ze sprawozdaniem finansowym być może nawet stocznia wyjdzie na wynik w granicach zero bądź plus, czego wszyscy sobie serdecznie życzymy.

Dok jest budowany. Jest budowany w takim tempie, na jaki zezwalają możliwości stoczniowe, zwłaszcza liczba zatrudnionych pracowników oraz możliwości pozyskania pracowników na rynku. Prowadzimy różne prace wewnątrzorganizacyjne, ale ponieważ nie są one jeszcze zakończone, nie chciałabym w tej chwili o nich mówić. Myślę, że na następnym posiedzeniu Komisji już będzie można podzielić się wynikami działalności. Są to podstawowe informacje, które chciałabym państwu przedstawić. Jeżeli będą jakieś pytania szczegółowe, bardzo proszę. Chętnie odpowiem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Poproszę stocznię Nauta. Pani prezes Kozakiewicz, jeżeli można.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę, pani prezes.

Zastępca dyrektora Departamentu Projektów Strategicznych Ministerstwa Aktywów Państwowych Paweł Sobczyk:

Przepraszam, jeżeli można, panie przewodniczący, szanowni państwo. Przepraszam, panie ministrze, Paweł Sobczyk, Ministerstwo Aktywów Państwowych. Jako ministerstwo przygotowaliśmy odpowiedź. Panie ministrze, w zależności od preferencji, pani prezes może oczywiście zacząć, natomiast my też jesteśmy gotowi jako Ministerstwo Aktywów Państwowych. To gwoli informacji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pani prezes.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Pani prezes czy...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Myślałem, że pani prezes. Pan minister kierował ruchem, więc nie chciałem się...

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Dobrze, jestem do dyspozycji.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Ja już oddaję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dobrze. Bardzo proszę, pan dyrektor.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Szanowni państwo, Paweł Sobczyk. Zastępca dyrektora Departamentu Projektów Strategicznych Ministerstwa Aktywów Państwowych.

Jako ministerstwo przygotowaliśmy informacje na temat stoczni, które w sposób pośredni są przez nas nadzorowane. Są to dwie stocznie, a mianowicie, PGZ Stocznia Wojenna oraz Stocznia Remontowa Nauta. Może zaczynając od Stoczni Wojennej, jak wszyscy państwo wiedzą, Stocznia Wojenna w chwili obecnej realizuje pewne zadania w dosyć ograniczonym zakresie, z uwagi na to, że wymaga tego od stoczni umowa wsparcia, która została podpisana ze stocznią. Dotyczy ona przede wszystkim tego, że stocznia działa głównie w zakresie realizacji zadań związanych z Marynarką Wojenną. Na ostatnim posiedzeniu Komisji też przedstawiliśmy informacje o Stoczni Wojennej. Tutaj trzeba wskazać jako pewnego rodzaju aktualizację, że sytuacja stoczni uległa pewnej poprawie. Wiąże się ona z kilkoma okolicznościami, a mianowicie, przede wszystkim chodzi o ograniczenie kosztów działalności. Zgodnie z informacją przedstawioną przez zarząd PGZ Stoczni Wojennej, koszty działalności w 2022 roku powinny być niższe od tych, które były planowane. Znacznym wyzwaniem – jest to niezmienne – jest płynność finansowa, natomiast sytuacja ulega poprawie. Znaczna część środków, którymi dysponuje stocznia,

jest ograniczona z uwagi na umowę, która została podpisana. Środki są przeznaczone na konkretny, określony cel, na inwestycje. Oczywiście mam tutaj na myśli umowę, która została zawarta z Ministerstwem Obrony Narodowej na realizację programu Miecznik. Powoli stocznia remontowa kończy projekty remontowe, które były realizowane, a tym samym pieniądze zaczynają powoli, sukcesywnie wpływać do stoczni.

Tutaj tytułem wyprzedzenia powiem – pani prezes Stoczni Remontowej Nauta będzie oczywiście to referować – że zostało zakończone postępowanie układowe, w którym Stocznia Wojenna też brała udział. Po jej stronie wykazywane były znaczne wierzytelności, jeżeli chodzi o Stocznię Remontową Nauta. Sytuacja związana z podpisaniem układu również wpłynie pozytywnie na Stocznię Wojenną.

Jeżeli chodzi o wyniki finansowe, którymi dysponujemy, a są one aktualne na koniec listopada 2022 roku, wyniki są korzystniejsze niż przed rokiem. To już wiemy na pewno. Jeżeli chodzi o przychody ze sprzedaży, wynik na sprzedaży i wynik netto po jedenastu miesiącach zeszłego roku, mamy zysk netto. Szczegółowe informacje jeszcze nie są do końca dostępne, z uwagi na to, że cały czas jest to gdzieś liczone, natomiast można powiedzieć z całą odpowiedzialnością, że jest zysk netto.

Jeżeli chodzi o projekty, które były realizowane w 2022 roku, było ich 76. Mówimy tutaj o projektach zarówno remontowych, jak i modernizacyjnych. Wykonano wszystkie prace, i to bez uwag zamawiającego, jeżeli chodzi o prace na okrętach typu Kormoran. Mówimy tutaj o systemach łączności, nawigacji, komunikacji. Prace są na dalszych etapach są kontynuowane, jeżeli chodzi o konsorcjum.

Rozpoczęła się pierwsza część programu Miecznik, a 20 grudnia 2022 roku spółka podpisała kontrakt na dostawę bloków na brytyjskie fregaty typu 31. Mamy też podpisaną umowę na naprawę główną i dokową trzech trałowców i modyfikację trzech Orkanów. Została zrealizowana umowa na wykonanie nowej dokumentacji statecznościowej, niezatapialnościowej po doposażeniu w nowy sprzęt ORP Ślązak.

Jeżeli chodzi o inwestycje, została opracowana dokumentacja projektowa w ramach przygotowania do programu Mieczników, o którym przed chwilą powiedziałem. Dzieje się to również w ramach umowy inwestycyjnej. Tutaj trzeba powiedzieć, że prace związane z realizacją programu nabierają rozpędu. Współpraca pomiędzy stocznią wojenną a Babcockiem, który jest tutaj głównym partnerem, też jest bardzo bliska. Cały czas jest wymiana informacji, są kontakty. Ostatnio odbyła się wizyta na terenie Szkocji, w której wzięli udział prezes Stoczni Wojennej i prezes Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Kontakty są jak najbardziej kontynuowane. Współpraca jest bardzo ścisła, projekt posuwa się do przodu. Zostały zakupione maszyny i urządzenia, które będą konieczne do realizacji programu. Pierwsza z maszyn, duża wycinarka metalu pojawiła się już na terenie stoczni. Mamy też rozpoczęty proces wyboru generalnego wykonawcy, jeżeli chodzi o kubaturowe zadania inwestycyjne.

Kilka słów na temat spraw pracowniczych i wynagrodzeń. Spółka w tej chwili zatrudnia 517 pracowników. Od 1 września 2022 roku podwyżką zostało objętych 312 osób. 16 września zostało podpisane porozumienie ze stroną społeczną, która liczy cztery związki zawodowe. Mamy podpisany we wrześniu 2022 roku i uzgodniony ze stroną społeczną regulamin premii kwartalnej. Tutaj w ramach ciekawostki trzeba powiedzieć, że stocznia z jednej strony poszukuje pracowników, ale z drugiej strony z uwagi na cały proces wszyscy pracownicy, którzy zostaną wyłonieni z naboru, będą tak naprawdę potrzebni za chwilę do realizacji programu Miecznik. A więc jest pewien okres, kiedy trzeba pracowników dostosować, doszkolić. Właśnie w ramach tych czynności w stoczni zostały uruchomione warsztaty praktycznej nauki zawodu. Jest to pewnego rodzaju pokłosie spotkań ze stroną brytyjską. Z praktyk w 2022 roku skorzystało łącznie 100 uczniów.

Jeżeli chodzi o plany strategiczne stoczni, na pewno plan strategiczny obejmuje realizację tak naprawdę najważniejszego dla Stoczni Wojennej programu Miecznik. Spółka ma opracowany plan strategiczny na lata 2022-2026. Plan ten został zatwierdzony w zeszłym roku w kwietniu. Jeżeli chodzi o strategię, przede wszystkim jest ona oparta o wykonanie przez spółkę umowy inwestycyjnej, o której powiedziałem wcześniej. Tutaj generalnie spółka będzie dążyć do tego, żeby utrzymać potencjał krajowego przemysłu

obronnego w zakresie modernizacji technicznej Sił Zbrojnych, na które też zostało udzielane wsparcie niebędące pomocą publiczną.

Jeżeli chodzi o ewentualne szczegółowe pytania, oczywiście służę, jestem do państwa dyspozycji, natomiast w drodze do nas jest prezes Stoczni Wojennej, pan Paweł Lulewicz, który będzie mógł posłużyć dokładniejszą informacją, można powiedzieć przewrotnie, z pola walki. Oddaję głos pani prezes. Dziękuję bardzo.

Wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej Nauta S.A. Monika Kozakiewicz:

Dzień dobry państwu. Stocznia Remontowa Nauta po okresie załamania finansowego, a następnie skutecznie przeprowadzonej restrukturyzacji...

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Proszę o przedstawienie się.

Wiceprezes zarządu Stoczni Remontowej Nauta S.A. Monika Kozakiewicz:

Przepraszam bardzo. Monika Kozakiewicz. Stocznia Remontowej Nauta. Wiceprezes zarządu.

Stocznia Remontowa Nauta po okresie załamania finansowego, a następnie skutecznie przeprowadzonej restrukturyzacji, ustabilizowała swoją sytuację finansową i ekonomiczną. Można powiedzieć, że przełomowy dla stoczni był rok 2021, w którym nastąpiło zatwierdzenie przez sąd układu w przyspieszonym postępowaniu układowym i następnie uzyskanie w dniu 15 listopada prawomocności postanowienia sądu. Tym samym został zakończony proces sądowej restrukturyzacji spółki, otwierając spółce drogę do wykonania układu.

Jeżeli chodzi o sam proces restrukturyzacji, zanim doszło do zatwierdzenia układu przez sąd, spółka rozpoczęła również pracę nad niezbędnymi przemianami wewnątrz organizacji. Tutaj kluczowe było przeprowadzenie efektywnej restrukturyzacji operacyjnej, której celem była optymalizacja kosztowa i podniesienie efektywności prowadzonej działalności. Stocznia Remontowa Nauta skupiła się w swojej działalności na remontach i przebudowach w segmencie cywilnym, rezygnując całkowicie z działalności w sektorze nowych budów, który między innymi był również przyczyną trudnej sytuacji spółki. W ramach realizacji planu restrukturyzacyjnego spółka między innymi zmniejszyła poziom zatrudnienia z około 1453 osób do około 1300 osób, co istotnie pozwoliło na podwyższenie efektywności ekonomicznej. Na skutek przyjęcia układu istotna część wierzytelności spółki została umorzona. Miało to zdecydowany wpływ na poprawę płynności stoczni. Poziom umorzenia zobowiązań objętych postępowaniem restrukturyzacyjnym był w przedziale między 30% do 70% kwoty głównej, w zależności od tego, w jakiej grupie znajdował się dany wierzyciel.

Skutkiem zatwierdzenia układu było również zarejestrowanie przez Sąd Rejonowy w Gdańsku w dniu 2 czerwca 2022 roku podwyższenia kapitału zakładowego o kwotę 61,5 miliona zł, w związku z czym obecnie wysokość kapitału zakładowego stoczni wynosi 92 646 tys. zł. Wynikało to również z jednej z propozycji układowych, czyli konwersji wierzytelności na kapitał zakładowy spółki. W chwili obecnej trwa rejestrowanie w rejestrze akcjonariuszy nowych akcjonariuszy. Jeżeli chodzi o wykonanie układu, to spółka wykonała już układ w całości, jeżeli chodzi o spłatę wierzytelności grupy 2. Kolejne spłaty układu będą miały miejsce od sierpnia tego roku.

Jeżeli chodzi o dane finansowe, my również przedstawimy dane finansowe, które jeszcze będą podlegały audytowaniu. W roku 2022 spółka osiągnęła przychody ze sprzedaży w kwocie 313,6 miliona zł, co oznacza, że wykonała swój plan sprzedaży w 126,9%. Jeżeli chodzi o zysk netto, to jest to kwota 29 857 tys. zł. W chwili obecnej rentowność netto spółki wynosi 9,5%. Oczywiście są to dane wstępne. W chwili obecnej przekazujemy je do audytorów. Jeżeli chodzi o sytuację finansową spółki, to mogę powiedzieć, że jest stabilna. W ubiegłym roku spółka dokonała spłaty całości zadłużenia względem banku PKO BP. Uregulowała również w większości swoje zaległości wobec ZUS. Jedyne zaległości, które zostały do spłacania przez spółkę, są to zaległości, które są objęte układem.

Jeżeli chodzi o plany inwestycyjne, również rozpoczęliśmy proces inwestycyjny związany z wykonaniem prawa do odkupu doku SD1 od Agencji Rozwoju Przemysłu. Zostało

nam udzielone pełnomocnictwo przez spółkę MF1. Rozpoczęliśmy już formalny proces związany z pozyskaniem tego istotnego dla naszej spółki aktywa.

Jeżeli chodzi o zatrudnienie, mogę powiedzieć, że jest ono w spółce stabilne. Od wielu lat współpracujemy ze szkołą zawodową w Kłaninie, w której sponsorujemy klasy zawodowe. Uczniowie szkoły odbywają u nas praktyki. Kilka osób zgłosiło się do pracy w stoczni. Również aktywnie współpracujemy z Uniwersytetem Morskim w Gdyni oraz z Politechniką Gdańską.

Uczestniczymy również w pracach na rzecz Marynarki Wojennej RP jako uczestnik konsorcjum wraz z PGZ S.A. i PGZ SW. Jesteśmy wykonawcą umowy na naprawę główną i dokową trzech trałowców. Jeżeli chodzi o perspektywy na rok 2023, myślę, że są optymistyczne. Spółka posiada zamówienia na bieżącą działalność. Myślę, że rozpoczniemy także spłatę układu i będziemy kontynuowali kierunek przyjęty w planie restrukturyzacji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Teraz mam zapisaną panią minister Antos, jeżeli chodzi o zabranie głosu.

Podsekretarz stanu, zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Izabela Antos:

Tak, jestem.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Czy pani minister w tej chwili?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

W tej sprawie, panie przewodniczący, czy w innej? Może będą jakieś pytania.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Zaraz, przepraszam.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Momencik, momencik.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Panie pośle, jeszcze przecież mamy Agencję Rozwoju Przemysłu i stocznie z grupy Baltic. Panie pośle, nie wie pan o tym, że jest jeszcze taka stocznia?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Rozumiem, że pan minister chce wrzucić wszystko do jednego worka.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Mieliśmy przedstawić wyniki stoczni.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Tak jest zapisane. Panie pośle, proszę na spokojnie. Panie ministrze, teraz oddajemy głos pani minister. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu, zastępca szefa KPRM Izabela Antos:

Dziękuję bardzo. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni państwo, w ramach nadzorowanej przez Prezesa Rady Ministrów Agencji Rozwoju Przemysłu Spółka Akcyjna działa Grupa Przemysłowa Baltic spółka z o. o., która posiada dwie spółki zależne o profilu stoczniowym, mające siedzibę na wyspie Ostrów w Gdańsku. Są to Baltic Operator i Stocznia Gdańska, dawniej GSG Towers. Gdańskie aktywa stoczniowe w postaci 81% akcji Stoczni Gdańskiej i 50% udziałów spółki GSG Towers zostały nabyte przez Agencję Rozwoju Przemysłu w lipcu 2018 roku od prywatnego ukraińskiego inwestora Gdańsk Shipyard Group. W wyniku tej transakcji Agencja Rozwoju Przemysłu stała się jedynym właścicielem spółek.

Szczegółową sytuację finansową i operacyjną wymienionych podmiotów mogą omówić obecni tutaj z nami przedstawiciele Agencji Rozwoju Przemysłu, natomiast ja ze swojej strony chciałabym jeszcze dodać, że w czwartym kwartale minionego roku Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów kontrolę „Nadzór właścicielski państwa nad spółkami stoczniowymi”. Kontrolą objęto lata 2019-2022, z wykorzystaniem dowodów sporządzonych przed i po tym okresie, jeżeli miały istotny wpływ

na zagadnienia objęte kontrolą. W odniesieniu do nadzoru właścicielskiego Kancelarii Prezesa Rady Ministrów nad Agencją Rozwoju Przemysłu i spółkami styczniowymi skupionymi w Grupie Kapitałowej ARP Najwyższa Izba Kontroli nie stwierdziła nieprawidłowości i w związku z tym nie sformułowała uwag ani wniosków pokontrolnych.

Przekażę teraz głos przedstawicielowi Agencji Rozwoju Przemysłu w celu przedstawienia zwięźle sytuacji finansowej i operacyjnej podmiotów, które są w naszym nadzorze.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Naturalnie, proszę bardzo.

Wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Łukasz Gałczyński:

Dzień dobry. Łukasz Gałczyński. Agencja Rozwoju Przemysłu.

W momencie kiedy w 2018 roku przejmowaliśmy stocznię w Gdańsku, sytuacja była bardzo trudna. Był to koniec jakiejkolwiek efektywnej pracy stoczni na tamtym etapie. Od tamtej pory problemy, z którymi musieliśmy się zmagać, były tylko coraz większe, oczywiście oprócz tych powszechnie znanych jak covid czy obecnie wojna. Mamy przede wszystkim do czynienia z efektami tego, co odczuliśmy najbardziej w tej branży, a mianowicie, z kwestią wahań na rynku stali, przerwania łańcuchów dostaw, jak również z kwestią utrzymania stabilnego zatrudnienia w związku z zaistniałą sytuacją. Nie ma co ukrywać, że spośród blisko 500 pracowników stoczni znaczna część jest narodowości ukraińskiej, co oczywiście istotnie wpływa na ciągłość i efektywność pracy, niemniej od 2018 roku skutecznie toczą się zmiany, restrukturyzacja. Doszło do usprawnienia procesów produkcyjnych. Podnieśliśmy wydajność, i to w sposób mierzalny. Wprowadzona została efektywna dyscyplina kosztowa. Oczywiście pomijam całą część korporacyjną związaną z wprowadzeniem spójnych polityk, nadzoru, udoskonaleniem tego. Jest to rzecz oczywista. Mówię tutaj stricte o działalności. Rozszerzyliśmy bazę klientów. Podnieśliśmy też jakość produktów w zakresie tego, co oferuje Grupa Przemysłowa Baltic.

Myślę, że rzeczą, która państwa szczególnie interesuje, jest kwestia rozwoju energetyki wiatrowej i efektywnego zwiększenia produkcji do 142 wież w 2021 roku. W 2022 roku planujemy utrzymać ten wolumen, co przekłada się bezpośrednio w powiązaniu oczywiście z działalnością stricte stoczniową... Są to dwa kluczowe obszary oddziaływania, a mianowicie, branża energetyki wiatrowej i produkcja stoczniowa. Przekładają się one na wzrost przychodów grupy spółek stoczniowych do 353 milionów w 2021 roku. Zgodnie z deklaracją złożoną na posiedzeniu Komisji w marcu 2022 roku, przychody na ten rok zaplanowane są na poziomie około 533 milionów. Oczywiście nie mamy jeszcze skonsolidowanego bilansu, ale prawdopodobnie wynik ten osiągniemy, mówiąc precyzyjnie, właściwie zostanie on przekroczony.

Jeżeli chodzi o kwestie zysku netto, to oczywiście zgodnie z zapowiedziami z kolei z 2019 roku, podtrzymujemy, że pierwszy zysk netto jest zaplanowany na rok 2023. Sytuacja płynnościowa grupy jest stabilna, bardzo dobra. Tak jak zostało przekazane w raporcie, poziom gotówki w bilansie stoczni przekroczył kwotę 100 milionów. Z kolei jeżeli chodzi o kwestię zadłużenia, to zadłużenie jest wyłącznie w ramach grupy kapitałowej. Nie mamy zadłużenia zewnętrznego. A zatem oceniając wynik finansowy, jest on stabilny, co w związku z tym przekłada się również na stabilność i warunki zatrudnienia. W tym momencie, według stanu na 31 grudnia 2022 roku, w Baltic Operator, czyli w spółce, która odpowiada właśnie za produkcję stoczniową i produkcję na potrzeby energetyki wiatrowej, mamy zatrudnionych 447 osób, z czego 269 w bezpośredniej produkcji. Oczywiście jesteśmy w stałym dialogu z załogą, więc nie ma tutaj żadnych trudności o szczególnym charakterze.

Reszta informacji była przedstawiona w formie pisemnej. Pozostajemy do dyspozycji, jeżeli chodzi o pytania.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję ślicznie. Panie ministrze, czy jeszcze ktoś chce dokończyć?

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

A Gryfia?

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Już była.

Poseł Artur Łącki (KO):

W Gryfii jest jeszcze lepiej.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dobrze. Pani minister, panie ministrze, bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo. Tylko pozapisuję. Pan poseł Aziewicz. Proszę. Widzę, widzę, spokojnie.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Czy już mogę zabrać głos?

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Tak. Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, mam określony pogląd na temat materiałów przygotowywanych przez rząd. Dotychczasowe doświadczenia nie są dobre. Mam wrażenie, że trend ten jest kontynuowany. Bardzo trudno cokolwiek wyczytać z materiałów. Doceniam fakt, że pani prezes stoczni Nauta powiedziała nam coś o wynikach finansowych stoczni, ale w materiale, który starałem się dokładnie przeczytać, nie znalazłem takich informacji.

Natomiast jeżeli chodzi o Stocznię Wojenną, czytam, że przejawem tego, że sytuacja się poprawia, są oczywiście wyniki ekonomiczno-finansowe w 2022 roku. Szukam informacji, jakie są owe wyniki, ale takiej informacji nie ma. Zaciekawił mnie pierwszy akapit, a mianowicie, że na wstępie należy odnotować, że działalność PGZ SW jest determinowana warunkami wsparcia, jakie spółka otrzymała od Skarbu Państwa na nabycie przedsiębiorstwa w upadłości. To nie jest nowy wątek w pracach Komisji. Parokrotnie pytałem o warunki wsparcia. Jak rozumiem, są one kluczowe w kontekście strategii rozwoju stoczni. Parokrotnie prosiłem także o wyjaśnienia. Warunki dotyczą wyłączeń od zakazu pomocy publicznej. Chyba te wyłączenia dotyczą obronności. Pytałem o to na ostatnim posiedzeniu Komisji w sprawie sektora stoczniowego. Nie mogłem być do końca, ale dokładnie odsłuchałem odpowiedzi. Chyba pan Lulewicz powiedział, że jest to jakaś insynuacja z mojej strony. Wobec tego bardzo bym chciał, żeby rząd powiedział nam dokładnie, jakie są warunki, czy istotne znaczenie mają wynikające z umowy wsparcia ograniczenia dotyczące działalności operacyjnej spółki, szczególnie w kontekście tego, że w końcówce materiału, który starałem się przeczytać, pojawia się informacja o planach aktywności z uwzględnieniem aktywności na rynkach cywilnych, a więc poza sektorem obronnym. Wydaje mi się, że jest to kluczowe. O sytuacji stoczni nic nie wiemy. Mam pełną świadomość, że może jeszcze nie czas na oficjalne wyniki, ale jak się okazuje, w Naucie można przekazać nieoficjalne wyniki. Warto, żeby wyniki, jeżeli poważnie rozmawiamy, a taki jest temat obrad Komisji, który sam formułowałem... Pytałem o sytuację finansową stoczni, politykę kadrową, itd. A zatem, jeżeli poważnie rozmawiamy o sytuacji finansowej, to potrzebna nam jest głębsza informacja. Pamiętam, że na ostatnim posiedzeniu bardzo się ucieszyłem, że Stocznia Wojenna w Gdyni ograniczyła swoją stratę, nie chcę się pomylić, chyba do 10 czy 20 milionów – wcześniej było 80 milionów – ale jak dopytałem, to okazało się, że sprzedała ziemię. A zatem, jeżeli mówimy o poprawianiu się wyników, czy tutaj znowu nie ma jakiejś pułapki?

Jeżeli rozmawiamy o polityce kadrowej, to polityka kadrowa dotyczy nie tylko szeregowych pracowników, ale również zarządów i rad nadzorczych. Myślę, że miło by było, gdyby rząd przygotowując dla Wysokiej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, organu Sejmu, materiał na temat polityki kadrowej w spółkach podał nazwiska członków zarządów i członków rad nadzorczych. Nie ma takiej informacji. Nie wszystkich z państwa znamy, a powinniśmy, dlatego że chyba od trybu powoływania, drogi życiowej osób, które pełnią poważne funkcje, dużo zależy.

Jak państwo wiecie, kilka miesięcy temu opinię publiczną zbulwersowały wielkie podwyżki w zarządach i radach nadzorczych portów morskich. Oczywiście najbliższa mojemu sercu jest Gdynia. Chciałbym zapytać, czy podobne podwyżki miały miejsce

w spółkach stoczniowych, szczególnie zależnych od Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Mam pewną nadzieję, że nie, jako że pan Marek Dudziński, członek rady nadzorczej Stoczni Wojennej niedawno defilował pod moim biurem z torbą z Biedronki. Przy okazji chciałbym zapytać przedstawiciela rządu, Ministerstwa Aktywów Państwowych, czy tego rodzaju kadry nie osłabiają wizerunku stoczni. To chyba nie jest dobrze. Rozumiem, że każdy ma prawo do polityki, natomiast miksowanie pewnych rodzajów aktywności raczej nie służy polityce.

To tyle na początek. Będę wdzięczny za udzielenie odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Pan poseł stwierdził parę rzeczy, poprosił o to, żeby ministerstwo odniosło się do tych rzeczy, ale myślę, że są to bardzo ogólne sprawy.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Panie przewodniczący, jeżeli można, na kilka...

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Później, później…

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Później. Pan poseł Wieczorek, proszę.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Rozumiem, panie przewodniczący, że będą setki pytań. Dopiero na końcu pan minister i przedstawiciele rządu odniosą się do tego. Pewnie taką formułę przyjęliśmy. A więc idąc tym tokiem myślenia, zacznę od stoczni Gryfia i stoczni Wulkan, z kolei najbliższych naszemu sercu ze względu na to, że jesteśmy z zachodniopomorskiego. Pierwsze pytanie jest oczywiście o wyniki finansowe stoczni Gryfia, chociaż ostatnio na posiedzeniu Komisji analizowaliśmy raport Najwyższej Izby Kontroli. Było tam dużo powiedziane na temat sytuacji stoczni, wobec czego już nie chciałbym do tego wracać, ale generalnie jak pan prezes ocenia sytuację finansową. Wynik finansowy wynika ze sprzedaży nieruchomości. Nie ma wątpliwości co do tego, że nagłe wyjście ze straty na milionowe zyski wynika ze sprzedaży za pięćdziesiąt kilka milionów złotych świnoujskiej części stoczni. A więc pierwsza rzecz, jak oceniacie to, co może się dziać w przyszłości? Mieliśmy tu zapewnienie, że jest pakiet zamówień.

Druga rzecz to kwestia doku. Tutaj poproszę o bardziej szczegółowe informacje. Wiemy, że działo się tam coś złego. A więc jest pytanie o dok. Z kolei jest to zadanie zlecone Stoczni Szczecińskiej Wulkan. Jaka jest kwota, na jaką kwotę jest podpisana umowa, kiedy ewentualnie można się spodziewać realizacji inwestycji?

Jeżeli chodzi o stocznię Wulkan, tutaj z kolei są straty. Chyba nic nie było sprzedawane, w związku z czym są straty. Jest pytanie, ponieważ jest tu informacja, że przychody ze sprzedaży wzrosły o 10,5%, a przychody z tytułu produkcji okrętowej wzrosły o 13,9%. Chciałbym się dowiedzieć, jak rzeczywiście wygląda produkcja okrętowa. Czy stocznia Wulkan prowadzi jakąkolwiek produkcję okrętową? Mam wrażenie, że gros dochodów są to dochodowy z dzierżawy majątku po byłej Stoczni Szczecińskiej. W tym kontekście widać, że wyniki są ujemne. A więc jak planujecie pokrywać straty? Jaka jest strategia spółki, żeby pokrywać straty? W tym kontekście pomiędzy rokiem 2021 a 2022 nastąpił gigantyczny wzrost stanu zatrudnienia. Wzrosło ono ze 148 osób do 189 osób. W związku z tym moje pytanie jest takie, z czego to wynika. Czy pojawiło się jakieś istotne zadanie, w związku z czym zatrudnienie aż tak wzrosło? Plan jest taki, że zatrudnienie będzie dalej wzrastać, ale jest pytanie gdzie, w jakim obszarze. Jeżeli planowany jest wzrost zatrudnienia w obszarach inżynieryjno-technicznych, to jest proste pytanie, ile z 40 osób to chociażby spawacze, co rzeczywiście jest istotne dla przemysłu stoczniowego.

I ostatnia kwestia, która bardzo mnie interesuje, to kwestia zielonej stoczni. Jest to projekt, który miał być realizowany na terenach stoczni Gryfia. Są w to zaangażowane również instytucje państwowe. Był także plan, żeby na terenie stoczni Wulkan

powstała zielona stocznia. A więc moje pytanie jest takie, na jakim etapie jest realizacja tego projektu. Myślę, jest to istotna szansa, jeżeli chodzi o rozwój tychże terenów. Dyskutuje się o tym od wielu, wielu lat. Zresztą w strategii Gryfii kilka lat temu też było to zapisane. Jest przecież spółka, w której Gryfia chyba jest udziałowcem, jeżeli chodzi o zieloną stocznię. Jest prośba, żeby powiedzieć, na jakim etapie jest ów projekt. Kiedy rzeczywiście będzie zrealizowany? W mojej ocenie absolutnie jest to szansa na rozwój tychże obszarów.

Jeżeli chodzi o stocznię Baltic, a więc część z zakresu Agencji Rozwoju Przemysłu, pytanie dotyczy sprzedaży majątku. Ile i na jaką kwotę w roku 2022 sprzedano majątku spółek, które w ramach holdingu wchodzą do grupy? Jaka rzeczywiście była to kwota?

Jeżeli chodzi o spółkę Nauta, pani prezes mówiła tutaj o tym, że są jeszcze do spłaty zobowiązania z układu. Jest pytanie, jaka to jest kwota. Jaki jest czas spłaty zobowiązań, jeżeli chodzi o stocznię Nauta? Jeżeli chodzi o tę stocznię, podobnie jest pytanie, czy były jakieś ruchy na majątku. Czy była jakaś sprzedaż w roku 2022? To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Pan poseł Michał Urbaniak, proszę.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dziękuję za głos. W zasadzie chciałbym poruszyć dwie rzeczy. Pierwsza dotyczy Baltic Operator i Stoczni Gdańskiej. Od państwa jest informacja o tym, że teraz w Stoczni Gdańskiej jesteście państwo na plusie, że jest 100 milionów w gotówce. Brzmi to dobrze. Po tym, co się działo ze stocznią, po stratach, jakie miała, jest to pozytywna informacja, natomiast jest pytanie co dalej, co będzie w roku 2023, jakie mają państwo prognozy na rok 2023. Wynika to też z liczby kontraktów, jakie aktualnie państwo mają. Taką informację też chciałbym usłyszeć. Ile jest zamówień i na jaką wartość? Chciałbym się też dowiedzieć, gdyż możemy przeczytać, że pracownicy są głównie zatrudnieni w Baltic Operator. Mamy 447 ludzi, raczej 447 i kawałek etatu, natomiast ile osób pracuje tzw. ramach jednoosobowych działalnościach gospodarczych jako podwykonawcy? Jest to informacja, którą chciałbym usłyszeć. Ilu państwo mają podwykonawców? Piszą także państwo o tym, że rozmawiali państwo z OHP na temat nowych pracowników, że byli państwo na targach pracy w Politechnice Gdańskiej. Świetnie, ale co z tych rozmów wynikło? Spotykać się oczywiście można, ale co konkretnie wydarzyło się na spotkaniach, jakie zostały podjęte działania w celu zwiększenia zatrudnienia pracowników, których można zrekrutować między innymi przez Ochotnicze Hufce Pracy? Tutaj chciałbym się dowiedzieć nieco więcej. Czy mogą państwo to doprecyzować?

Teraz kwestia dotycząca Gdyni i stoczni Nauta. Mamy informacje o tym, że zostało zawarte porozumienie, tylko pytanie, czy to jest dobra droga, żeby umarzać dług stoczniowy. Pamiętajmy, ilu jest podwykonawców pod stocznią Nauta. Warto zastanowić się nad tym, ilu pracowników mają podwykonawcy i ilu ludziom może nie wystarczyć na pensję. Pamiętam sytuację z mojej rodziny sprzed kilkunastu lat, kiedy padała jedna ze stoczni trójmiejskich. Firma, której współwłaścicielem był jeden z członków mojej rodziny, straciła w stoczni 500 tys. zł. Pieniądze te nigdy nie zostały wypłacone. Wiązało się to z tragediami rodzinnymi, z problemami z wypłatami, ze sprzedażą mieszkania właściciela firmy. A więc warto też zastanowić się nad kosztami społecznymi tego, że długi stoczni Nauta będą umarzane. Czy państwo w tym wypadku, w zaistniałej sytuacji, może mają jakieś propozycje innych rozwiązań? Pamiętajmy, że tutaj po prostu ludzie mogą tracić pracę i majątki. Pamiętajmy o tym, że stocznie państwowe to nie jest jedyne ogniwo całego przemysłu stoczniowego w Polsce. Są jeszcze setki firm, które zależą od stoczni i które również na tym zarabiają. Pamiętajmy również, że kiedy wielu pracowników w wyniku takich a nie innych decyzji będzie np. emigrować, może to zmniejszyć postęp technologiczny w branży morskiej w Polsce. Myślę, że to nie jest kierunek, w jakim chcielibyśmy iść jako państwo. Wobec tego chciałbym uzyskać odpowiedzi na postawione pytania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący Arkadiusz Marchewka, proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie ministrze, szanowni państwo, oczywiście jest wiele wątków, które zostały poruszone. Chciałbym się skupić na tych, które dotyczą kwestii związanych z funkcjonowaniem państwowego przemysłu stoczniowego na terenie Pomorza Zachodniego, szczególnie w kontekście funkcjonowania stoczni Gryfia i Stoczni Szczecińskiej. Myślę, że na samym wstępie trzeba przypomnieć, że dzisiaj, czyli 8 lutego, mija dokładnie piąta rocznica od rozpoczęcia remontu ORP Lublin, statku, który miał być wyremontowany w 2017 roku. W czasach PRL-u został zbudowany w dwa lata, a stocznia Gryfia nie może go wyremontować przez pięć lat. Myślę, że jest to data, którą warto dzisiaj przypomnieć, dlatego że chyba ona najlepiej pokazuje stan przemysłu stoczniowego pod rządami Prawa i Sprawiedliwości.

Druga informacja, która jest równie niepokojąca, jest taka, że 19 lutego, czyli już za kilka dni niemiecki armator TT-Line wprowadzi drugi nowy prom na trasę Świnoujście-Trelleborg. Trzeba jasno powiedzieć, że jest to kolejne uderzenie w polskich armatorów, którzy po prostu zostają w tyle przez hucpę ze stępką. Ich inwestycje zostały przez rząd tak źle poprowadzone, że po prostu zostały sparaliżowane. W czasie kiedy konkurencja, zagraniczna konkurencja polskich armatorów oddaje do dyspozycji nowe statki, polscy armatorzy dalej ich nie mają i w najbliższych przynajmniej kilkunastu, kilkudziesięciu miesiącach mieć nie będą. Konkurencja będzie zabierać pasażerów, którzy mogliby korzystać z usług polskich armatorów. To tytułem wprowadzenia.

Chciałbym natomiast zapytać o dwie zasadnicze kwestie dotyczące realizacji inwestycji, o której wielokrotnie tutaj zostało powiedziane, czyli budowy doku dla stoczni Gryfia. Tutaj też przypomnę kolejną datę. Dok miał być oddany do użytku pierwotnie w czerwcu 2022 roku. Minęło osiem miesięcy od momentu, który był pierwotnie planowany jako termin oddania doku do użytku. Przypomnę, że specjalnie w celu realizacji tego przedsięwzięcia została zlikwidowana, podkreślam, zlikwidowana stocznia w Świnoujściu, gdzie wiele osób zostało bez pracy, a przychody ze sprzedaży działki pozwoliły Gryfii między innymi osiągnąć dodatni wynik finansowy w 2021 roku, co zresztą wskazała Najwyższa Izba Kontroli.

Na terenie Stoczni Szczecińskiej byłem jakiś czas temu i widziałem kawałki blachy, z których rzekomo ma powstać dok. Chciałbym zapytać przedstawicieli rządu, pana ministra, jak to jest, że podpisujecie umowę, zapowiadacie realizację kolejnego wielkiego przedsięwzięcia, jakim jest dok, a mam wrażenie, że mamy do czynienia z powtórką stępki. Sytuacja z dokiem wygląda trochę jak program stępka 2.0. Chciałbym zapytać, kiedy w takim razie inwestycja ta zostanie zrealizowana i doprowadzona do finału. Wiem, że na początku stycznia firma Doraco rozpoczęła realizację działań, które służą rozbudowie infrastruktury okołodokowej, budowie głębi, czyli szeregu inwestycji, które będą temu służyć. Proces ten także potrwa. Chciałbym poprosić o odpowiedź na pytanie, czy realizacja działań, które wykonywane są od stycznia, czyli poprawa infrastruktury stoczniowej będzie się odbywała równolegle do realizacji działań związanych z budową doku na terenie Stoczni Szczecińskiej. Jak ten proces wygląda, jak jest ze sobą zharmonizowany? Czy jest planowany konkretny termin na zakończenie prac inwestycyjnych na terenie Gryfii, dotyczących właśnie rozbudowy infrastruktury okołodokowej i następnie przejścia ewentualnie do posadowienia doku? Jaka jest to perspektywa czasowa? Jeżeli pan dyrektor jest w stanie przedstawić takie informacje, to bardzo poproszę.

Drugi temat dotyczy bardziej Stoczni Szczecińskiej. Cały czas na terenie stoczni stoi słynna stępka, która należy do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, nie do Gryfii. Została kupiona za kilkaset tysięcy złotych. Pytanie w ogóle dlaczego i po co. Po co Polska Żegluga Bałtycka jest właścicielką kawałka blachy? Jak wiemy, co zostało również wskazane w różnego rodzaju raportach, sam koszt wyprodukowania stępki plus koszt, którym cały czas Stocznia Szczecińska obciąża Polską Żeglugę Bałtycką, wciąż rośnie. Wynosi już ponad milion złotych. Chciałbym zapytać, czy w takim razie Polska Żegluga Bałtycka cały czas płaci Stoczni Szczecińskiej Wulkan za składowanie stępki. Wiem, że przez wiele miesięcy płaciła. Czy zostało to rozliczone? Na jakiej podstawie te działania w ogóle są realizowane?

Są to dwa pytania, dwa obszary, na które na początku chciałbym zwrócić uwagę i poprosić o szczegółową odpowiedź. Szczególnie proszę o informacje na temat sytuacji związanej z budową doku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję, panie wiceprzewodniczący. Tylko dodam, że dużo było mówione o datach. Na przedostatnim posiedzeniu naszej Komisji, 26 stycznia, jak już przytaczamy daty, to wszystko, o czym dzisiaj mówimy w odniesieniu do stoczni Gryfia, już było mówione. Jeszcze wcześniej było mówione trzy miesiące temu. I tak cały czas rozmawiamy w tym temacie.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan przewodniczący ma krótką pamięć.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Ja też zachodzę w głowę, skąd w opozycji, która sama na siebie nazwała opozycją totalną, taka determinacja, taka chęć cały czas dyskutowania o przemyśle stoczniowym. Praktycznie z posiedzenia na posiedzenie naszej Komisji cały czas mamy temat przemysłu stoczniowego, w sytuacji, gdy totalna opozycja w przeszłości doprowadziła do zniszczenia przemysłu stoczniowego, była grabarzem przemysłu stoczniowego i w Szczecinie, i w Gdyni. A więc poddałbym się raczej refleksji Jacquesa Chiraca i skorzystałbym z okazji, żeby siedzieć cicho, natomiast wy cały czas eksponujecie ten temat.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

To proszę skorzystać z tej okazji.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Myślę, że macie dziwną, tajemniczą skłonność do samobiczowania się, tylko samobiczowanie się polega na pokucie, a jak chcecie dobrze spełnić pokutę, to musicie założyć wór i udać się do Canossy. Nie musicie na kolanach, wystarczy, jak udacie się do Canossy, żebyście podali się pewnej refleksji. Jest to ogólna konstatacja.

Jak powiedział przed chwilą pan przewodniczący Szałabawka, na temat Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia było ostatnie posiedzenie Komisji. Pani prezes Maria Skubniewska rzetelnie, profesjonalnie, dokładnie wszystko powiedziała, wytłumaczyła. Praktycznie powinno wam słów zabraknąć. Ze wstydem powinniście się wycofać z waszych wszystkich dociekań, narracji, defetyzmu, czarnowidztwa. Powinniście powiedzieć: „przepraszam, dziękuję, pani prezes". Dyrektor naczelny Gryfii, pan Artur Trzeciakowski również profesjonalnie, bardzo długo wszystko wyłożył, opierając się na faktach, na liczbach. Co jeszcze chcecie, czego jeszcze wam brakuje? Wszystko jest. Stocznia Gryfia nabiera wiatru w żagle, wypływa na szerokie wody, jest stabilizacja, płynność finansowa. Czego jeszcze chcecie?

Mój pierwszy przedmówca mówi o Stoczni Wojennej. Mówi, że z materiału praktycznie mało co wyczytał, mając jeszcze odwagę albo brak rozwagi w kontekście Stoczni Wojennej mówić o torebkach z Biedronki.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

To są fakty, panie pośle.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

No przecież każdy wie, z czym kojarzą się teraz torebki z Biedronki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Z łapówką?

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Panie, nie wiem...

Poseł Artur Łącki (KO):

Z prezentem?

Poseł Czesław Hoc (PiS):

... dlaczego pan z opozycji... Wiem, że to jest zbójeckie prawo opozycji, że może korzystać z krytyki, ale trzeba mieć też pewną rozwagę i mówić pewne fakty, żeby nie kojarzyły się ludziom z torebkami z Biedronki, gdyż wiemy, z kim i czym ostatnimi czasy kojarzą się torebki z Biedronki. A więc jako totalna opozycja byłbym bardzo ostrożny w wyciąganiu tematu torebek z Biedronki.

Teraz panu przeczytam. Mówi pan, że nic pan nie wyczytał o Stoczni Wojennej, to ja panu przeczytam. Realizacja 76 projektów remontowych i modernizacyjnych, pierwsza część programu Miecznik, dostawa bloków na brytyjskie fregaty typu 31, naprawa główna i dokowa trzech trałowców i modyfikacja trzech Orkanów, ORP Ślązak, dokumentacja stateczności…

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Niech pan poseł znajdzie tam wyniki finansowe. Dobrze?

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dobrze. Mało tego, 16 września 2022 roku podpisane porozumienie ze stroną społeczną przez cztery związki w zakresie podwyżki dla pracowników fizycznych, jak i wsparcia produkcji. Mało tego, stocznia organizuje warsztaty praktycznej nauki zawodu. To mało? Nic pan z tego nie wyczytał?

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Gdzie są wyniki? Niech pan znajdzie wyniki, skoro chce pan czytać.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Czytał pan projekt, czytał pan dokumentację czy nie?

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

A pan czytał?

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Szanowni państwo, proszę nie dyskutować.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Mówimy o finansach. Niech pan znajdzie wyniki finansowy.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

W kuluarach proszę dyskutować. Tutaj jeden poseł zabiera głos.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Proszę państwa, rzeczywiście trochę powagi, przede wszystkim powagi, a jednocześnie refleksji, dla was przykrej refleksji. Przecież byliście grabarzami stoczni. Powinniście się cieszyć, że idziemy, wypływamy na szerokie wody, że jest stabilizacja praktycznie w każdej stoczni. Tutaj mamy fakty. Co wam jeszcze brakuje? Czego wy jeszcze chcecie? Co wy chcecie? Denerwuje was to, że właśnie wypływamy na szerokie wody, że mamy stabilizację finansową, że wreszcie nie stało się tak, jak chcieliście, żeby całkowicie pogrzebać przemysł stoczniowy? Teraz buntuje się przeciwko temu? Praktycznie z posiedzenia na posiedzenie będziecie wywoływać temat stępki? Mogę powiedzieć, że niektórych posłów mógłbym przezywać pan poseł taki i taki stępka. Praktycznie zaczyna być to już nużące, denerwujące, przykre, że macie tylko jeden temat. Zastanówcie się, popierajcie dobre projekty, wspierajcie nas, bądźcie patriotami jak nie lokalnymi, to chociaż państwa, patrzcie, że idziemy do przodu, rozwijamy się, mamy perspektywę. Przecież widzicie, że budujemy dok nr 8, pogłębiamy głębię dokową itd, itd. Pogłębiliśmy tor wodny. Cały czas rozwijamy się. Budujemy terminal instalacyjny w Świnoujściu. A więc jest rozwój, jest perspektywa, są pozytywne rozwiązania. Wszyscy się cieszymy. Popierajcie to, a w razie czego, jak krytykujecie, to konstruktywnie, dajcie przykład, co byście zrobili, co proponujecie, a nie tylko: „a zobaczyliśmy, że brakuje jednego zdania”. Przecież ze wszystkim możemy tak robić. Wszystko tak możemy robić. Tak, tak, wiem, że bardzo was boli to, że idziemy do przodu. Tak, im gorzej dla Polski, tym lepiej dla was. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Proszę bardzo, pan poseł Jerzy Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Zawsze muszę wypowiedzieć się po moim ziomku Czesławie, ale dzisiaj już mu dam spokój, dlatego że to już taki typ. Czesław, nie da się tego obronić. Pani prezes Nauty powiedziała, że mają zyski, ponieważ zlikwidowali Zakład Nowych Budów, a pracowało tam 1400 ludzi. Tylu miało pracę. Zbudowaliśmy 48 jednostek. Teraz kupili to Duńczycy. Nie wiem, gdzie poszły pieniądze, czy do Nauty czy do Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Będą robić to samo. Im się będzie opłaciło. Już ci to mówiłem. Tak odnawiacie stocznie. Tak samo jest ze stocznią w Świnoujściu. Została zamknięta czy się rozwija? Czesław, odpowiedz mi na to pytanie. Wiesz, jak kocham przemysł okrętowy. Spędziłem tam 30 lat. Na samym początku przecież dziękowałem panu ministrowi Gróbarczykowi, kiedy pomógł mi załatwić gwarancję na Szkota. Prawda, panie ministrze? Czy ja kiedyś mówiłem źle o przemyśle okrętowym? Ale jak słyszę mojego ziomka z Białogardu, Koszalina, Kołobrzegu, nie mogę tego nie skomentować. Dziękuję.

Jest pani prezes, więc chciałbym się dowiedzieć, ponieważ jakoś nie miałem okazji. W 2019 roku skierowaliście przeciwko mnie sprawę do prokuratury, że naraziłem stocznię Nauta na 16 milionów strat. Chciałbym wiedzieć, czy to jest w prokuraturze czy nie. Trochę mi zaszkodziliście, dlatego że ludzie mnie pytali, ile z tego przykleiłem, a przecież w ogóle nie interesowałem się nowoczesnym polskim BMW, kiedy chodziło o oceanograf dla Uniwersytetu Gdańskiego. Było to dla mnie szalone, że stocznia państwowa, uniwersytet państwowy, a Borowczak naciągnął na 16 milionów. Pani prezes pewnie zna sytuację. Chciałbym wiedzieć, czy to jest w prokuraturze czy nie ma.

Jeszcze uwaga do mojej ukochanej Stoczni Gdańskiej. Dlaczego nie uczestniczy w projekcie Batory? Ma najnowocześniejszą halę, siedem hektarów pod dachem. Mogłaby trzaskać sekcje na promy. Chciałbym się dowiedzieć, dlaczego w tym nie uczestniczy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Proszę bardzo, pan...

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Przepraszam, że nie wysłucham odpowiedzi, ale muszę lecieć na następne posiedzenie komisji.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

To i tak wykracza poza temat. Proszę bardzo, pan poseł Artur Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Dobrze powiedziałeś. Wszystko ładnie przyjęliśmy. Myślę, że szefowie z PiS słyszeli. Po takich wypowiedziach masz zagwarantowaną jedynkę na liście jak nic, ale chciałbym odnieść się do paru faktów.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

W przeciwieństwie do ciebie.

Poseł Artur Łącki (KO):

Chciałbym, żebyście o tym pomyśleli i odpowiedzieli mi na dwa, trzy pytania. Jest firma, która nazywa się Balticon. Jest to jedna z najmniejszych firm, która przeładowuje kontenery, jest związana z morzem. W 2021 roku uzyskała przychód w wysokości 200 milionów zł, jest 670 na liście firm w Polsce. Jej przychód jest większy od całego przychodu państwowych stoczni, powtarzam, jest większy od całego przychodu państwowych stoczni. Chciałem się dowiedzieć, czy w ogóle macie jakiś pomysł na stocznie. Czy będą to firmy dla dwóch prezesów, szczególnie dla pana Zaremby w Szczecinie i może jeszcze dla jakiegoś innego pana, żeby mogli się tam przytulić i brać dobre pensje? Czy wreszcie zrobicie z tego naprawdę jakieś firmy, stocznie, które będą coś znaczyły w polskiej gospodarce? Teraz nie znaczą nic, kompletnie nic, nic nie znaczą po siedmiu latach waszych rządów, jak byście nie zaklinali rzeczywistości, kto co zrobił. Przypomnę, że to wy sprzedaliście Stocznię Gdańską Ukraińcom. Jakbyście nie zaklinali, przez siedem lat nie zro-

biliście nic dla polskich stoczni, a raczej doprowadziliście do ich marginalizacji, już nie chcę powiedzieć, że do upadku, tylko do marginalizacji.

A teraz dwa konkretne pytania. Też chciałbym się dowiedzieć, co oznacza aneks nr 2 w sprawie doku. Czy dok wreszcie będzie wybudowany? Ile będzie kosztował? Jak jest finansowany? Skąd macie na to pieniądze? Czy w ogóle są pieniądze? Do tej pory tylko przesuwacie terminy budowy doku i nic się nie dzieje.

Drugie pytanie dotyczy ORP Lublin. Dzisiaj mija sześćdziesiąty miesiąc remontu ORP Lublin. Sześćdziesiąty miesiąc. Panie ministrze, wie pan, ile go budowano? Wie pan, ile budowano ORP Lublin? 20 miesięcy. Budowano go 20 miesięcy, a wy go remontujecie 60 miesięcy, to znaczy, nie remontujecie, dlatego że do tej pory nie ma terminu oddania go do użytku. Chciałbym wreszcie, żeby wszyscy tutaj dowiedzieli się, społeczeństwo dowiedziało się, kiedy stocznia ma zamiar oddać okręt wojenny marynarce polskiej. Zdaje się, że wszystko, co od kilku miesięcy mówimy, opieracie o to, że jesteśmy prawie w stanie wojny, że jesteśmy krajem frontowym. A więc pytam, kiedy stocznia odda krajowi frontowemu okręt Marynarki Wojennej sprawny do użytku.

Do stoczni Nauta. Słyszałem, że pani dyrektor mówiła, że macie układ z wierzycielami. Chciałbym się dowiedzieć, jak długo będziecie spłacali wierzycieli. Proszę o potwierdzenie, czy prawdą jest, że układ z wierzycielami polegał na tym, że zapłaciliście 15% zaległości, a jeżeli chodzi o resztę, powiedzieliście, że tak powiem, żeby sobie poszli. Czy tak wygląda układ Nauty z wierzycielami? Jeżeli tak wygląda, to spółki Skarbu Państwa powinny stać dobrze, skoro za każdym razem będą działały na pieniądzach wierzycieli, a później wysyłały ich po odbiór pieniędzy nie wiadomo gdzie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Pan przewodniczący Kacper Płażyński, proszę bardzo.

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, kiedy, panie pośle, pyta pan, jaki jest pomysł na stocznie, to z mojej gdańskiej perspektywy jednak widzę pomysł. Dziwię się, że pan go nie dostrzega. Przyszedł do nas pan prezes Stoczni Wojennej, która obecnie realizuje największy kontrakt w historii III RP, jeżeli chodzi o budowę okrętów w polskich stoczniach. Jest to coś, co trzeba podkreślać, coś, co trzeba doceniać, coś, czego oczywiście trzeba pilnować i rozmawiać z zarządem Stoczni Wojennej i z ministerstwem. Nie możemy dopuścić do tego, żeby ten projekt w jakikolwiek sposób wywrócił się, dlatego że jest to nie tylko reputacja Stoczni Wojennej, ale też reputacja całego naszego kraju, gdyż jak państwo wiecie, robimy go wspólnie z Brytyjczykami. Jest to projekt strategiczny, jest to projekt, który jeżeli się uda... Na bieżąco jestem w kontakcie z panem prezesem i nie ma wątpliwości, nie ma powodów, żeby uważać, żeby coś się miało wywrócić. Na razie jest to zgodne z harmonogramem, wszystko idzie zgodnie z planem. Partner brytyjski, z którym też miałem przyjemność się poznać i też jestem w kontakcie, również jest zadowolony ze współpracy. Przepraszam, że wystawiam w tej chwili laurkę, ale na razie po prostu wszystko jest w porządku, a jest to największy, co podkreślam, projekt w historii III RP, najbardziej zaawansowany.

Mówimy o okrętach wojennych typu fregaty. Budowa okrętów wojskowych to jest dużo cięższy kawałek chleba niż budowa statków cywilnych. Wobec tego ja widzę pomysł. Jak się uda, to będziemy mieć know-how, zdolności, które stale rozbudowujemy, jeżeli chodzi o podwykonawców. Być może będziemy mieć razem z Brytyjczykami budowę liniową tego typu wielkich jednostek okrętowych i zdobywanie kolejnych rynków zagranicznych, a krajów, które zamawiają fregaty, na świecie jest naprawdę bardzo dużo, i to nie tylko krajów europejskich, ale też z rynków pacyficznych. Wiecie państwo, że jest niespokojna sytuacja na Morzu Chińskim. Bardzo wiele państw w tej chwili poszerza swoją flotę, a więc są to rynki naprawdę perspektywiczne. Kiedy pyta pan, panie pośle, jaki jest plan, to ja w tym zakresie widzę plan.

Jeżeli chodzi o drugą spółkę...

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie pośle, czy mógłbym doprecyzować jednym zdaniem?

Poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeżeli chodzi o drugą spółkę, która została tutaj wymieniona i która jest spółką z Gdańska, bezpośrednio z mojego podwórka, stocznię Baltic, cieszę się, że wyniki finansowe poprawiły się, natomiast tutaj podpytam, dlatego że nie usłyszałem ważnej kwestii, o którą oczywiście zgodnie z prawem zabiegam, żeby się to urzeczywistniło. Wiem, że rozmowy trwają, ale do dzisiaj, zdaje się, żadna umowa nie została zawarta, podpisana, więc chciałbym podpytać, z czego to wynika, czy jest na to szansa i gdzie się znajdujemy. Chodzi o kwestię wykorzystania stoczni Baltic do budowy statków, które będą pomagać przy realizacji farm wiatrowych na morzu. Są to różne rodzaje klas statków. Część z tych statków stocznia Baltic spokojnie mogłaby realizować. Nic o tym nie słyszałem. Zdaje się, że w dokumentach też nic o tym nie ma, więc bardzo proszę o szersze wyjaśnienia w tej sprawie. Jest to sprawa, która niestety powinna była być załatwiona już wcześniej. Tak mi się wydaje. Czasu jest coraz mniej, ale jeszcze wystarczy czasu, żeby zrealizować projekty, jeżeli będzie wola polityczna, a wola polityczna przecież jest, a także jeżeli będzie dobrze skonstruowana współpraca na takiej zasadzie, żeby wszystkie przepisy o poszanowaniu konkurencji, fachowości, itd. były zachowane. Wierzę, że można tak to zrobić, żeby wszyscy byli zadowoleni. Proszę tutaj o szersze wyjaśnienia.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. O dopowiedzenie, jak rozumiem, bardzo króciutkie, jednozdaniowe prosił jeszcze pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Panie przewodniczący, bardziej dopytywałem się o część cywilną przemysłu stoczniowego, a nie o część wojskową. Bardzo kibicuję części wojskowej. Bardzo kibicuję temu, żeby wreszcie w Polsce na zamówienie państwa powstawały nowoczesne jednostki wojskowe, takie, jakie powinniśmy mieć. Zwracam także uwagę, że te, które powstały, jak chociażby Kormorany, nie powstałyby bez konsorcjum, w którym prym wiodła jednak stocznia prywatna. Bardziej interesuje mnie odpowiedź na pytanie, czy macie państwo pomysł na część cywilną przemysłu stoczniowego. Co do części wojskowej, mam tylko pytanie do Nauty, które jeszcze raz powtórzę, na czym polegało porozumienie z wierzycielami. Dziękuję bardzo. Przepraszam, chciałbym to dostać na piśmie.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Proszę bardzo. Do głosu zgłosił się pan poseł Tadeusz Cymański. Proszę bardzo.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Z uwagą i z niepokojem przysłuchuję się z debacie. Miałem przyjemność uczestniczyć w poprzednim posiedzeniu, kiedy moje wypowiedzi, zwłaszcza komentarz do raportu Najwyższej Izby Kontroli został odczytany wbrew moim intencjom, trochę niekorzystnie również przez moje środowisko. Chciałbym powiedzieć jedno, że raport... Mamy to szczęście, powtórzę to, że wszystko jest nagrywane. Przecież to, co teraz tutaj robimy i mówimy, proszę państwa, można zobaczyć i zweryfikować. Czasy są takie, że można wszystko sprawdzić. Naprawdę. Kto nie wierzy, niech sprawdzi. Z liczbami się nie dyskutuje, nie ma podwójnej księgowości ani za waszych, ani za naszych czasów. To wszystko są pewne zjawiska. Natomiast zawsze przykuwa uwagę, znamiennym znakiem jest skrajność, kiedy ktoś mówi, że nic nie zrobiono. Przed chwilą pan poseł Łącki zademonstrował, że nic nie zrobiono. Później lekko komentując, wychodząc z tego zaułka, mówił, że chodziło mu o część cywilną. Kłamstwem jest, jak ktoś powie, że nic nie robiono za Platformy, albo że nic się nie robi za PiS. Na tym polega brudna polityka – spokojnie, a mamy rok wyborczy – że próbuje się zdołować, przepraszam za niełądne słowo, wręcz zgnoić wszystko, co jest czynione.

Raport, aczkolwiek krytyczny w swojej intencji, jest też do wglądu, można zobaczyć. Głównie mówiło się tu o stoczni Gryfia. Był krytyczny, ale również, co jest bardzo ważne, zwracał uwagę na bardzo wiele pozytywnych działań i trudności, trudności obiektywnych, trudności na dzisiejszym rynku, na którym walczą o przetrwanie i ponoszą straty również bardzo dobre, prężne firmy prywatne. Kult prywaty był realizowany przez całe dziesięciolecia przez liberałów, którzy dzisiaj przypudrowali się, są zamaskowani, a ich

lider nawet udaje socjalistę. Tak, była taka doktryna i polityka, żeby wszystko sprzedać na pniu, dlatego że prywatne lepsze, prywatne naj, naj, naj, naj, naj... Polski przemysł stoczniowy poniósł wtedy ogromne straty, tylko kontrowersyjne było, na co zwrócił uwagę przewodniczący Płażyński, w jakich okolicznościach. Mógłbym tutaj też coś powiedzieć, pamięci nie mam doskonałej, ale jeszcze całkiem niezłą, jak to wszystko wyglądało ze sprzedażą, kto chciał, kto był za, jaka była presja, czyja presja i jakie były oczekiwania. Później wszyscy są mądrzy.

Co jest jeszcze bardzo charakterystyczne i co też zostało tu nagrane? Nie było tutaj żadnej pozytywnej, konstruktywnej myśli, tylko krytyka, totalna krytyka pozbawiona życzliwości, która nie była nastawiona na naprawę sytuacji, a sposobicie się do przejęcia władzy. Powinniście prezentować, co chcecie zmienić, poprawić, jakie macie pomysły. Nie, jest to bardzo niepokojące. Słuchałem również wypowiedzi posła Czesława Hoca, który w tej chwili nas opuścił, ale myślę, że przed chwilą na to samo zwracał uwagę, że cała historia jest bardzo złożona. Polski przemysł stoczniowy musi sprostać wyzwaniom.

Co jeszcze bardzo ciekawe, żeby nie było tak, że poważne posiedzenie, poważnej Komisji, skończy się tym, że najważniejszym tematem, który przebije się do opinii publicznej, a takie są czasy, będzie wątek, który się pojawił, a mianowicie wątek torebki z Biedronki. Proszę zobaczyć, proszę sobie przesłuchać...

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Członek racy nadzorczej poważnej stoczni, panie pośle.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Otóż to. Otóż to, mój drogi kolego. To nie jest złośliwe, co mówię.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Ależ absolutnie.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Zwracam tylko uwagę, proszę zobaczyć, jak to zinterpretowano. Wszystko jest nagrane. Odczytałem dobrze. Właściwie odczytałem. Najpierw był kontekst podwyżek, że były podwyżki tam i ówdzie.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Nie dostał i z torbą chodzi.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Dokładnie. Jak to się godzi, żeby prezes renomowanej stoczni, w domyśle po podwyżkach, szedł i kupował materiał w Biedronce? Myślę, że jest to bardzo ryzykowne...

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Chodzi z pustą torbą, panie pośle. To jest co innego.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Z pustą torbą. Dobrze.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panowie posłowie, bardzo proszę, nie dyskutujemy między sobą. Wiem, że to nawet fajnie wygląda, ale nie dyskutujemy. Wypowiedzi są pojedyncze.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Nie jest tak źle, tylko później pojawił się temat Biedronki, innej torby. Nie chcę tego rozwijać, chociaż można by z tego bardzo interesującą, ale bardziej już...

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Jestem otwarty, panie pośle.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Ok., jak będziemy w pociągu.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Śledzę gdyńskich Misiewiczów. Mam dużą wiedzę na ten temat.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Kto się czubi, ten się lubi. Jeżdżę z posłem Aziewiczem. Mamy całkiem inne poglądy na wiele rzeczy, ale na szczęście uratowaliśmy to, co najcenniejsze, dobre relacje między nami. Myślę, że tak pozostanie.

Kończąc chciałbym tutaj podziękować za wszystkie informacje. Proszę państwa, chciałbym powiedzieć, zaapelować i poprosić, żeby nie uciekać w pasywną i moim zdaniem bezpłodną krytykę. Są również ataki personalne. Każda władza odpowiada i decyduje o składzie rad nadzorczych. Wszystko składa się z ludzi. Nieeleganckie jest podkreślanie, wycieczki, które właściwie postulują i negują, a nawet są dużym nietaktem. Rozumiem, że każdy ma swoich faworytów i swoje widzenie świata, ale liczą się, i tu się zgadzamy, efekty. Jeżeli chodzi o liczby, jak już raz powiedziałem, mogą budzić niedosyt. Nie wyobrażam sobie, żebyśmy jako obóz, który sprawuje władzę, byli zadowoleni z tego wszystkiego, ale przecież było bardzo wiele pozytywnych informacji.

Jeszcze raz zwracam uwagę, że jesteśmy w trudnym momencie, ale tak jak powiedział poseł Płażyński, są poważni partnerzy. W tym przypadku jest sektor wojskowy, ale przecież dzisiaj, kiedy mamy określoną sytuację – nie będę tego rozwijał – działania na jakimkolwiek froncie współpracy z partnerami z Unii Europejskiej i spoza niej, jak np. z Wielką Brytanią, są czymś bezcennym, są znakiem, że jednak potrafimy wykonywać trudne, najtrudniejsze.

Jeszcze mała uwaga jako nie inżyniera. Niestety, nie jestem inżynierem, ale rozmawiałem i często rozmawiam z ludźmi, ponieważ technika jest pasjonująca nawet dla ignorantów. Otóż nie jest żadną sensacją, że remont, a zwłaszcza powiązany z modernizacją, z wprowadzaniem bardzo ważnych nowych elementów, naturalnie tak samo jak remont domu i pałacu, może trwać dużo, dużo dłużej niż jego budowa. Robienie z tego... Wraca to jak bumerang, nawet była kąśliwa uwaga, że mamy rocznicę, nawet z ironią i szyderstwem było powiedziane, że mamy którąś z kolei rocznicę, a Lublin ciągle jeszcze nie jest zakończony.

A przecież naprawdę chodzi o to, żebyśmy się nie mądrzyli, kiedy ktoś twierdzi, że ma 100% racji. Zakończę, proszę państwa, powiedzeniem żydowskim bez żadnych kontekstów. Mają mądre powiedzenia. Temat jest trudny tak jak wiele innych. Nie ma tutaj prostych recept ani stuprocentowych racji. Sprawy są złożone. Co mówią nasi starsi bracia? Jeżeli dwóch ludzi się spiera, jeżeli jest spór taki jak dziś i każdy mówi, że ma 50%, to dobrze i nie ma się co prawować. Jak mówi, że ma 65%, to też nieźle. A co powiedzieć, jak ktoś mówi, że ma 75% racji? Zmierzam do końca. Jeżeli ktoś mówi, że ma 75% racji, mądremu wyda się to podejrzane. Jaka jest puenta? Co sądzić o takim, który mówi, że ma 100% racji? Ano łajdak, ladaco i raptuśnik być musi. Warto sobie to przemyśleć i wyciągnąć wnioski. Nie będę operował nazwiskami ani do nikogo pił, tylko apeluję, proszę kolegów, również z opozycji, żeby w trudnych sprawach, gdzie racje się rozkładają, nigdy nie uważali i nie mówili, że mają 100% racji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję, panie pośle. Chyba dzisiaj już wszyscy posłowie. Panie pośle Łącki, rozumiem, że to już naprawdę ostatnie pytanie.

Poseł Artur Łącki (KO):

Tak, ostatnie.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Bo my tutaj dzisiaj...

Poseł Artur Łącki (KO):

Z sympatii i szacunku dla pana posła Cymańskiego poczekałem, aż skończy, a teraz chciałem przeprosić, muszę iść na następne posiedzenie komisji. Zostawiam fachowca od spraw stoczniowych, pana Zahorskiego, który na pewno obroni nasz punkt widzenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Jak wszyscy posłowie już się wypowiedzieli... Jeszcze? Patrzę kto i naprawdę kończymy. Szanowni państwo, dzisiaj ewidentnie posiedzenie Komisji zostało bardzo mocno zdo-

minowane. Dobrze. Niech dzisiaj posłowie wypowiedzą się, ile mogą. Później będę prosił ministerstwo, żeby syntetycznie i krótko się do tego odniosło. Dobrze, teraz pan Tadeusz Aziewicz. Proszę bardzo. Kolejny będzie pan poseł Urbaniak.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Może krótko odniosę się do tego, co mówili pan poseł Hoc i pan poseł Cymański. Nawiązałem do niefortunnego wydarzenia, ponieważ uważam, że wieszanie pustej torby z Biedronki na klamce biura poselskiego, to nie jest coś, co przystoi członkowi rady nadzorczej poważnej stoczni, która walczy o rynki, ale oczywiście w szerszym kontekście, jako że tematem dzisiejszego spotkania jest polityka kadrowa. Na poprzednim posiedzeniu pytałem o sposób doboru ludzi. Pytałem chociażby o odpowiedzialnego za tę właśnie kandydaturę. Przyznał się prezes PGZ. Wydaje mi się, że w interesie państwa polskiego i to już na poważnie, panie pośle Cymański, niezależnie od tego, kto rządzi, leży to, żeby w poważnych podmiotach będących w trudnych sytuacjach, a stocznie są w trudnej sytuacji, co jest poza dyskusją, szczególnie Stocznia Wojenna, nie wiem, jak teraz, ale rok temu, dwa lata temu generowała potężne straty, zasiadali ludzie o wysokich kompetencjach, o najwyższych kompetencjach, na jakie stać daną formację, która rządzi. Rozumiem, przyjmuję to, że chcecie mieć tam ludzi, którzy są wam bliżsi ideowo czy programowo, ale chodzi o to, żeby mieli jakiś dorobek. Jeżeli natomiast miejsca w stoczniach są traktowane jako synekury dla młodych działaczy, bez większego dorobku, chyba nawet o tym dyskutowaliśmy, wspominałem też dzisiaj, już nie chcę się pastwić nad tym młodym człowiekiem, z uprawnieniami zdobytymi w Collegium Humanum... O tym, jak to jest, czytaliśmy w Newsweeku. Pisałem również interpelację, żeby nie być gołosłownym, do Prezesa Rady Ministrów, który właściwie przyznaje się do pewnej bezsilności, dlatego że podobno uczelnie same sobie ustalają, co w tej chwili warte jest MBA. Wydaje mi się, że jest to głos do Ministra Aktywów Państwowych, do szefa Polskiej Grupy Zbrojeniowej, który powinien przeanalizować sytuację kadrową w omawianych podmiotach w kontekście adekwatności kwalifikacji. Wierzę głęboko, że również po stronie większości, która w tej chwili zdominowała Sejm, są ludzie, którzy mają wiedzę i kompetencje. Dlatego o tym mówię. Myślę, że wpędzanie poważnych podmiotów poważnego sektora gospodarki w jakieś dwuznaczności, nie służy państwu polskiemu. Czym innym są happeningi polityczne, niech młodzieżówki partyjne sobie to robią, a czym innym jest rada nadzorcza poważnego bytu. Tylko tyle chciałem powiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Michał Urbaniak, bardzo proszę.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Ja tylko z krótkim apelem i prośbą, żeby odpowiedzieć na pytania, które zadałem, niezależnie od całej tej dyskusji politycznej, która raczej była zabawna niż poważna. Przypominam, że chodzi o kwestie pracownicze, kwestie dotyczące długu. Chciałbym w tym zakresie uzyskać bardzo szczegółową informację.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Muszę jeszcze zapytać, czy z zaproszonych gości ktoś chce zabrać głos? Albo dobrze, zrobimy to w ten sposób. Jednak znaczące pytania były ze strony posłów. Pytań było bardzo dużo. Proszę pana ministra, panią minister o odpowiedź na pytania, ale w syntetyczny sposób, już bez rozwijania. Naprawdę mamy jeszcze jeden punkt do przeprowadzenia. Bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Ok. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. W związku z tym, że kwestie dotyczą bardzo szczegółowych sytuacji w zakresie poszczególnych spółek, myślę, że jeżeli chodzi o szczegółowe pytania, najlepszymi osobami będą osoby zarządzające. Oczywiście chciałbym odnieść się generalnie do związanych z tym kwestii, ponieważ wielokrotnie padało pytanie, jaki ma być kierunek rozwoju przemysłu stoczniowego, etc. Nawiążę tylko do słów, które wypowiedział pan poseł Borowczak, wskazując na całą koncepcję realizacji przemysłu stoczniowego wtedy, kiedy miał na to wpływ. Koncepcje w zakresie realizacji inwestycji były bardzo dobre, natomiast po prostu brakło jednego, po pierwsze, zaan-

gażowania finansowego, zabezpieczenia finansowania, bezwzględnie udziału instytucji, które mogłyby wesprzeć ich realizację. Dzisiaj można wprost powiedzieć, że przemysł stoczniowy sam sobie nie poradzi przede wszystkim w zakresie budowy kompletnych jednostek. Oczywiście trochę inaczej jest w kwestii remontów, ale realizacja inwestycji w zakresie budowy nowych statków jest po prostu niezwykle trudna i ryzykowna, co okazało się chociażby w przypadku Zakładu Nowych Budów.

Natomiast proszę zwrócić uwagę, że przyjęliśmy założenie, że przemysł stoczniowy jest dla nas niezwykle istotny. Wielokrotnie tutaj wykpiwany program Batory, ogłoszony dawno temu, który próbowano całkowicie zdeprecjonować, dzisiaj okazuje się być jednym z zasadniczych elementów również w pozytywnym kontekście podnoszonych przez opozycję. Znowu przytoczę słowa pana posła Borowczaka, który jest najbardziej związany z przemysłem stoczniowym. Pan poseł pyta, dlaczego stocznie nie uczestniczą w programie Batory, który tak świetnie się rozwija. Ale nie byłoby tegoż programu, gdyby nie było decyzji pana premiera Mateusza Morawieckiego o rozpoczęciu jego realizacji, przede wszystkim w zakresie kwestii wykonawczej. Tutaj chciałbym bardzo serdecznie podziękować pani minister Antos za stworzenie hybrydy finansowania w oparciu o budżet państwa, armatorów, poszczególne instytucje plus instytucje finansowe. Wszystko oparte przede wszystkim na teście prywatnego inwestora, oczywiście przy pełnym audytowaniu przez instytucje finansowe, pozwoliło na to, że właśnie rozpoczęliśmy budowę czterech jednostek w polskich stoczniach. Zwłaszcza rozpoczęliśmy budowę dużego doku, który ma finansowanie, ma zabezpieczenie i bezwzględnie będzie zrealizowany, ponieważ wszystkie ryzyka w tym zakresie zostały zminimalizowane. Oczywiście proszę zwrócić uwagę, że przeszliśmy przez horrendalny problem ze wzrostem cen stali. Ile kosztowała? Przecież była ona 500% droższa niż obecnie, ale poradziliśmy sobie z tym zadaniem. Tak jak powiedziałem, realizacja zadań pod kątem technologicznymi i rozwojowym w zakresie przemysłu jest istotna. Nie trzeba nikogo do tego przekonywać, że stocznie mają potężny zasób innowacyjności, zasób technologiczny w całym tym zakresie, ale dla nas, jeżeli chodzi o stronę polityczną, przede wszystkim najistotniejsze jest, żeby cały czas zwiększać liczbę miejsc pracy.

Tutaj zastanawiające jest stwierdzenie pana posła Wieczorka o gigantycznym wzroście zatrudnienia. Dziękuję bardzo, że pan poseł tak powiedział. 40 osób to gigantyczny wzrost zatrudnienia w stoczni...

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Jest to więcej o 30%...

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Wszyscy tu zastanawiamy się, czy było to w pejoratywnym czy w pozytywnym ujęciu. To już proszę odpowiedzieć sobie wewnątrz państwa ugrupowania. My się ogromnie cieszymy, ale nie ma to nic wspólnego z gigantycznym wzrostem. Naszym celem bezwzględnie jest rozwój miejsc pracy. Dzisiaj są ogromne podstawy ku temu, żebyśmy to realizowali, zresztą przede wszystkim dzięki polityce, która wiele lat temu została rozpoczęta, a która jest tak deprecjonowana przez pana przewodniczącego Marchewkę, który nakręcał filmy, jakie to brzydkie statki klejone taśmą produkuje się w Szczecinie. Pragnę przypomnieć, że dzisiaj lodołamacz Puma pracuje w Gdańsku i strzeże Wisły.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Taśmy nie nakręcałem, tylko stępkę i dok.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

To wszystko jest nieprawdą. Oczywiście stępka była atakowana. Dzisiaj są cztery stępki, które się realizują, myślę, że w postaci bodaj najnowocześniejszych promów, które będą sprzedawane na cały świat. Państwa zaczepki, ataki przede wszystkim traktujemy... Dzisiaj i tak były spolegliwe, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Uprzejme, prawda?

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Prawda. Dziękuję bardzo. Były bardzo spolegliwe, a różnie to bywało. Mamy nadzieję, że jednak były w dobrej wierze, żeby Szczecin się rozwijał. Podnosi pan, że jest likwidacja stoczni w Świnoujściu, a niech pan powie o budowie pierwszego portu offshore`owego w Świnoujściu. Zaczynają się już prace w tym zakresie. Chyba to też jest dla nas ogromny sukces, że nie nastąpiło tu żadne odejście od branży morskiej. Cały czas w niej jesteśmy. Daje to ogromne szanse. Zresztą w zasadzie najlepsza umowa podpisana z Orlenem na realizację portu gwarantuje rozwój. Oczywiście najbogatszy poseł Platformy Obywatelskiej, pan poseł Łącki opuścił nas, niestety. Były jego obawy, co wy to robicie z przemysłem stoczniowym. Rozumiem, że chętnie na wyspie Gryfia stanęłyby jego kolejne hotele, ale myślę, że jednak będziemy tutaj bronić...

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

To jest świństwo, panie ministrze. Protestuję przeciwko tego rodzaju insynuacjom.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

... tego wszystkiego, póki jesteśmy w stanie realizować to w ten sposób. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie przewodniczący…

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie przewodniczący, można?

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Naturalnie, panie przewodniczący. Proszę bardzo.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie ministrze, pana posła Łąckiego nie ma, a to, że jest przedsiębiorcą i osiągnął w swoim życiu pewien poziom rozwoju swojego przedsiębiorstwa, to dobrze o nim świadczy. Doskonale pan wie, że na terenie Gryfii nie można robić takich rzeczy. A więc po prostu pan tutaj insynuuje, obraża posła, który jest nieobecny. Wobec tego ja też chciałbym głośno zaprotestować przeciwko takim praktykom, panie ministrze. Argumenty, które przedstawił pan poseł Łącki, były argumentami racjonalnymi, a pan użył argumentów ad personam, które w żaden sposób są nieuzasadnione. A więc bardzo proszę, żeby pan takich argumentów więcej nie używał. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie ministrze, proszę się do tego odnieść. Nastąpiło pewne niezrozumienie.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Panie przewodniczący, pragnę zauważyć, że nie wyobrażam sobie, żeby komuś postało w głowie, żeby na terenach stoczniowych powstała Biedronka, a jednak tak się stało za państwa rządów. A więc wszystko jest możliwe. Pan poseł Łącki wielokrotnie zaznaczał, chociażby dzisiaj, że zarządzanie jest absolutnie nieproduktywne. Dzisiaj dotyczyło to...

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie ministrze, nie ma pana posła Łąckiego, więc proszę kończyć.

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Złośliwości pana posła Łąckiego są powszechnie znane, więc chciałem w jakiś taki delikatny sposób odnieść się do tego.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dobrze, rozumiem. Czy to są wszystkie odpowiedzi na pytania czy teraz będą odpowiadać jeszcze poszczególni pracownicy, panie ministrze?

Sekretarz stanu w MI Marek Gróbarczyk:

Bardzo proszę, pani.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Jeszcze raz przepraszam bardzo, ale naprawdę chcę to całkowicie zamknąć. Jeszcze pan poseł Cymański, ale bardzo króciutko.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Dosłownie tak, gdyż cały czas mam posiedzenie Komisji Finansów Publicznych, wobec czego siedzę jak na rozpalonych węglach. Muszę iść, pożegnać się, ale tylko z potrzeby serca chciałbym powiedzieć, że staję tutaj w obronie. Panie ministrze, panie przewodniczący, padły słowa „gigantyczne podwyżki". Bardzo cenię i szanuję pana posła Wieczorka, nie myślę, żeby to była zła wola. Niestety, w tym roku jest to nieszczęście, że straszliwy wir, nurt poprawności politycznej wciąga nawet szlachetne jednostki. Używamy słów nieadekwatnych. Nawet matematycznie dwadzieścia kilka procent, a tutaj mówimy o takiej skali, to jest duży, znaczący, istotny, może nawet bardzo duży wzrost, ale nie gigantyczny. Pan poseł bezwiednie po prostu wpadł tutaj w wiry, czemu sam też ulegam. Nie gniewajcie się, ale zostało to wyłapane nieomylnie. Ja też to zauważyłem. Aż tyle i tylko tyle. Myślę, że pan poseł Wieczorek nie będzie na mnie zły za tę wypowiedź.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Nie, możesz być spokojny.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Zrobimy jeszcze zmianę. Jednak zapytam, czy ktoś z zaproszonych gości chciałby jeszcze merytorycznie się wypowiedzieć. Nie widzę kto, widzę rękę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jest pan Rafał Zahorski.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Pan Rafał Zahorski.

Prezes zarządu Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

Kogo reprezentuje pan Zahorski?

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Już pani powiem. Jest to pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Później pani najwyżej się odniesie. Proszę o syntetyczne pytanie. Potem będą odpowiedzi. Teraz merytoryczne pytanie.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, mam cztery pytania do pani prezes Funduszu Rozwoju Spółek, pani Marii Skubniewskiej. Moje pierwsze pytanie. Powiedziała pani, że w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia są bardzo dobre wyniki na sprzedaży, więc mam pytanie, czy wyniki z 2018 roku w wysokości plus 3 946 tys. zł, w 2019 roku prawie 2 miliony na minus, w 2020 roku prawie 12 milionów na minus i w 2021 roku ponad 16 milionów na minus oznaczają, że stocznia na siebie zarabia. Czy zarabia na produkcji, którą prowadzi? Wynik finansowy w 2021 roku wynoszący plus 24 miliony powstał tylko i wyłącznie, dlatego że została dokonana sprzedaż Świnoujścia. To jest moje pierwsze pytanie. Na jakiej podstawie twierdzi pani, że wyniki na sprzedaży są rosnące i bardzo dobre? To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. Na poprzednim posiedzeniu Komisji mówiłem, że jeżeli chodzi o Gryfię, straciła duży projekt, prawie 10% obrotów. Projekt, który Gryfia straciła w roku 2022, będzie rzutował na wynik w roku 2022. Poza tym oprócz tego, że została zamknięta, a właściwie zlikwidowana stocznia Świnoujście, przypomnę, że również w roku 2022 bez żadnej naprawy poszedł na złomowanie dok nr 1. Ze Świnoujścia również zostały sprzedane dwa doki. W związku z tym cały potencjał produkcyjny stoczni Gryfia bardzo mocno zmalał. Nie wspomnę, że sama sprzedaż Świnoujścia to 78% sprzedaży całych terenów. Nie było to sprzedanie do właściciela, tylko na zewnątrz. Wiemy kto kupił. Był to Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście. Jest to jedno pytanie.

Drugie pytanie dotyczy Stoczni Szczecińskiej Wulkan. Znamy wyniki za 2020 rok. Było to minus 3,4 miliona. Za 2021 rok było to prawie minus 20 milionów. Widzieliśmy przewidywania na rok 2022, że wynik będzie podobny. Mam pytanie, czy to prawda, że Fundusz Rozwoju Spółek w 2022 roku odkupił nieruchomości od Stoczni Szczecińskiej Wulkan. Chodzi mi o sprzedaż budynku dyrekcji stoczni na ul. Antosiewicza

wraz z działką. Jak się dowiedziałem – mówię, że się dowiedziałem, nie twierdzę, że jest to prawda, planowana jest sprzedaż nabrzeża wraz z budynkiem szatniowca. Czy faktycznie Fundusz Rozwoju Spółek odkupuje od Stoczni Szczecińskiej Wulkan nieruchomości, co oczywiście ma odzwierciedlenie w wyniku na koniec roku? Jeżeli ktoś sprzedaje nerkę, wtedy ma pieniądze na koncie. Jest to drugie pytanie.

Trzecie pytanie. W programie, w planie modernizacyjnym, w ramach którego jak pani pamięta, był robiony test prywatnego inwestora, są wyraźnie zapisy, proszę państwa, że w roku 2022 przychody z nowego doku będą wynosiły 45 milionów, w roku 2023, czyli w tym roku, będą wynosiły 57,8 miliona, i dalej są przedstawione aż do roku 2025. Czy skorygowaliście państwo test prywatnego inwestora? Jak rozumiem, wszystkie te liczby są nieprawdziwe, dlatego że doku nie ma i nikt nie wie, kiedy będzie. To jest to.

Kolejna sprawa. Proszę państwa, jak pamiętamy, pan minister Gróbarczyk sam się zobowiązał, że do końca maja 2022 roku dok będzie stał, będzie zrobiona głębia. Jak wiemy, umowa na budowę głębi została podpisana dopiero w tym roku. A więc chciałbym się zapytać, kiedy dok z głębią tak naprawdę będzie gotowy. Jak wiemy, są to dwie integralne części. To jest to.

Proszę państwa, mam też jeszcze jedno pytanie do pana ministra Gróbarczyka. Panie ministrze, pamięta pan umowę o współpracy z portem Ystad, podpisaną pomiędzy zarządem morskiego portu, Polską Żeglugą Bałtycką i portem Ystad, umowę o podstawieniu dwóch promów w roku 2019. Czy wie pan, też się o tym dowiedziałem że port w Ystad utrzyma swoje dofinansowanie w kwocie około 30 milionów euro, natomiast Polska została wykreślona z tego projektu? Trzeba będzie oddać 2 miliony euro, które zostało pobrane. Nie wiem, kto je wziął, prawdopodobnie Polska Żegluga Bałtycka, ale nie jestem pewien. Taka jest sytuacja.

I ostatnia rzecz. Pan poseł Marchewka mówił o wejściu drugiego promu armatora TT-Line do Świnoujścia. Chciałbym przypomnieć, że w tej chwili cały czas szykuje się, kończy inwestycja firmy prywatnej, Grupy Grimaldi, czyli Finnlines, jeżeli chodzi o wejście do Świnoujścia. Na razie jest to trochę blokowane analizą nawigacyjną, ale jest duża szansa, że na koniec marca, jeżeli to się nie uda, to będzie to robione przez Komisję Europejską, będzie czternaście zawinięć ze Świnoujścia do Malmo. A więc kolejny, bardzo potężny armator wchodzi do Polski, armator, przy którym TT-Line to śmiech na sali, przepraszam za wyrażenie.

Są to moje cztery pytania do pani Marii Skubniewskiej i jedno do pana ministra Gróbarczyka. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Teraz będą odpowiedzi. Najpierw poproszę panią minister Izabelę Antos.

Podsekretarz stanu, zastępca szefa KPRM Izabela Antos:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni państwo, odnosząc się do pytań, które padły w odniesieniu do grupy Baltic, w 2020 roku nastąpiła sprzedaż majątku spółek z grupy Baltic. Jeżeli zaś chodzi o kwestie dotyczące udziału w projekcie Batory statków serwisowych oraz zatrudnienia, pan prezes Agencji Rozwoju Przemysłu ma szczegółowy dane. Może je teraz zwięźle przedstawić.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Proszę bardzo, tylko zwięźle.

Wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Łukasz Gałczyński:

Oczywiście. Zaczynając od Batorego, jest to dosyć prosty temat. Projekt zainaugurowano w roku 2017. Przypomnę, że przejęliśmy stocznie w roku 2018. W związku z tym projekt Batory potoczył się swoim życiem, a nasze stocznie żyją swoim życiem. Z tego, co mi wiadomo, nie było takich planów.

Jeżeli chodzi o pytanie, które przewijało się wielokrotnie, dotyczące przyszłości stoczni w ogóle i w szczególe, zgodnie z planem na rok 2023, jak i na lata kolejne, jest to podtrzymanie obecnego profilu produkcji, w którym okrętownictwo oraz różnego rodzaju produkty offshore`owe są uzupełnieniem dla dotychczasowych produkcji związanych z wiatrakami na ląd. Plan na dalszą przyszłość to rozwój morskiej energetyki wiatrowej.

Jest to istotny element. Oczywiście mamy stosowne porozumienia podpisane z licznymi interesariuszami. Jest to też w naszej strategii. Ostatnie porozumienie podpisaliśmy 19 stycznia z GRI Renewable Industries. W ramach tego porozumienia przygotowujemy się wspólnie do realizacji budowy nowej fabryki wież dla morskiej energetyki wiatrowej.

Jednocześnie odniosę się do wypowiedzi pana posła Płażyńskiego. Kwestia statków serwisowych jest bezpośrednio powiązana z wyborem deweloperów. To znaczy technologie, które będą montowane w wieżach wiatrowych, determinują to, w jakim zakresie i w jakim kształcie będą powstawać statki. Uczestniczymy we wszystkich rozmowach, które się toczą, jesteśmy aktywną stroną. Natomiast poza tym, że Orlen niedawno podjął decyzję o współpracy z Vestasem, pozostałe informacje albo nie są jawne albo decyzje nie zostały jeszcze podjęte. Natomiast zapewniam, uspokajam, jesteśmy w tym procesie aktywni. Zamierzamy, co deklarowaliśmy wielokrotnie, partycypować w kwestii statków serwisowych, natomiast na ten moment niewiele możemy powiedzieć.

Odnosząc się do pytań pana posła Urbaniaka, jednego o to, co dalej i drugiego w kwestii podwykonawców, już przekazuję dane. Dane mamy na listopad 2022 roku, przepraszam, że na listopad, a nie na koniec roku, ale myślę, że to nie zrobi większej różnicy. W Baltic Operator jest 451 etatów na umowę o pracę, 16 osób pracuje na umowę zlecenie, 107 osób w formie samozatrudnienia. Ostatnia kategoria, nie wiem, czy powinniśmy brać ją pod uwagę, jest to kwestia kooperacji. Tutaj jest 214 osób, natomiast przyjmujemy, że kooperacja jest to dobrowolny i świadomy wybór partnerów. Kwestia samozatrudnienia nie będzie omawiana. Jest 107 takich osób w Baltic Operator. Jest to informacja szczegółowa. Mam oczywiście szczegółowe dane dla innych spółek z grupy, w tym dla centrali, natomiast może udzielimy szczegółowych odpowiedzi na piśmie. Kiedy Kancelaria Sejmu zapyta, stosownie wyartykułujemy wszystkie najnowsze, najaktualniejsze dane.

Jeżeli chodzi o kwestię wyników rekrutacji z targów pracy czy współpracę z OHP, oczywiście nie muszę tłumaczyć, że kwestia współpracy i targów pracy to proces, nie są to rzeczy, które kończą się spektakularnymi sukcesami. To się dzieje, są to małe, drobne rzeczy. Jeżeli chodzi o współpracę z OHP, w pierwszym kwartale 2023 roku podpiszemy umowę o współpracy. Osoby z OHP będą szkolone w Bałtyckiej Akademii Rozwoju. Bałtycka Akademii Rozwoju to instytucja szkoleniowa na terenie Stoczni Gdańskiej, która jest częścią szkoleniową Baltic Operator. Będziemy szkolić spawaczy i monterów, czyli najbardziej poszukiwane zawody techniczne.

Z pytań, które były adresowane do nas, chyba to wszystko. Było jeszcze pytanie o członków rady nadzorczej. Nie wiem, czy po prostu mam ich wyczytać czy może już udzielimy odpowiedzi na piśmie. Dane te są też w KRS-ie.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Poprosimy na piśmie.

Wiceprezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. Łukasz Gałczyński:

W takim razie dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Tutaj tylko jedno sprostowanie. Możecie państwo odpowiedzieć na pytania nie poprzez Kancelarię Sejmu, tylko bezpośrednio.

Podsekretarz stanu, zastępca szefa KPRM Izabela Antos:

Oczywiście tak zrobimy.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

O dopytanie poprosił pan przewodniczący Arkadiusz Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie prezesie, użył pan stwierdzenia, że Orlen rozpoczął współpracę z Vestasem. W Szczecinie jest fabryka w upadłości ST3 Offshore. Mówi się o różnych podmiotach, które są potencjalnie zainteresowane tym przedsięwzięciem. Czy istnieje albo jest panu znany jakiś plan, który sprawiałby, że któraś ze spółek Skarbu Państwa, któryś z podmiotów Skarbu Państwa miałby przejąć majątek od syndyka, który po raz kolejny będzie próbował sprzedać przedsiębiorstwo? Jak wiemy, podmioty, które pan wymienił, są sze-

roko zainteresowane rozwojem energetyki wiatrowej na morzu. Jest fabryka, która służy budowie platform do morskich farm wiatrowych. Czy coś na ten temat wiadomo w kontekście udziału Skarbu Państwa lub spółek z udziałem Skarbu Państwa? Pani minister.

Podsekretarz stanu, zastępca szefa KPRM Izabela Antos:

Tak, myślę, że ja będę właściwszym adresatem tego pytania. W chwili obecnej takie plany nie są mi znane, natomiast zwracam uwagę, że rozmawiamy w tym momencie o Agencji Rozwoju Przemysłu i konkretnych przedsięwzięciach, które agencja realizuje. Jeżeli jest potrzeba przedstawienia jakichś innych informacji, oczywiście ustosunkujemy się na piśmie do pytań, które dostaniemy, natomiast zwracam także uwagę, że pewnie niektóre z takich zagadnień mogą być objęte tajemnicą przedsiębiorstwa. Mówimy też o podmiotach, które są spółkami giełdowymi, więc mamy również kwestie odpowiedniego raportowania i komunikowania. Dziękuję.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Pani minister, może rzeczywiście skieruję to pytanie konkretnie już do ministerstwa, bez udziału podmiotów prywatnych, dlatego że to oczywiście nie dotyczy funkcjonowania czy kontroli parlamentu.

Podsekretarz stanu, zastępca szefa KPRM Izabela Antos:

Jeżeli do ministerstwa, to jak najbardziej zgodnie z właściwościami kompetencyjnymi w zależności od tego, który resort.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jasne. Wobec tego zgłaszam pytanie o plany dotyczące udziału spółek Skarbu Państwa w zakupie od syndyka przedsiębiorstwa w upadłości ST3 Offshore. Poproszę o informacje na ten temat. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Teraz pani prezes Maria Skubniewska. Rozpoczynamy drugi etap odpowiedzi.

Prezes zarządu Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

Dziękuję bardzo. Zacznę od doku, ponieważ kilka pytań dotyczyło doku. Chciałabym powiedzieć, że budowa doku ma zapewnione finansowanie. Fundusz Rozwoju Spółek finansuje budowę. Stosowne dokumenty z wykonawcą i z użytkownikiem zostały w tej sprawie podpisane. Wszyscy wiedzą, wielokrotnie mówiłam o tym, że opóźnienia w budowie doku wynikają z tego, że niestety nie udało się nam uzyskać projektanta, który zagwarantowałby nam projekt takiej jakości, że projekt na budowę doku byłby właściwy, nie sprawiałby zagrożeń co do funkcjonowania doku. Wiecie państwo, że zerwaliśmy, to znaczy nie my zerwaliśmy, stocznia jako wykonawca doku zerwała umowę z poprzednim wykonawcą projektu, odstąpiła od niej. Generalnie stan w tej chwili jest taki, że został wybrany nowy projektant. Tutaj pozwolę sobie uprzejmie zauważyć, że projektowanie czegoś od nowa jest szybsze niż przeprojektowanie i konieczność korzystania z tego, co już zostało przez poprzedniego projektanta wykonane, co zostało wyprodukowane. W chwili obecnej prace projektowe idą zgodnie z harmonogramem, nie ma żadnych opóźnień. Projekty częściowe są klasyfikowane przez PRS. Nie mamy tutaj kłopotów. Nie wydaje się, chociaż nic nie mogę powiedzieć, gdyż dwa lata temu, kiedy była podpisywana pierwsza umowa, nikt nie zakładał, że na rynku i na świecie wydarzy się to, co się wydarzyło, żeby w tej chwili były jakieś opóźnienia w realizacji projektu. W trzecim kwartale przyszłego roku, mamy rok 2023, a więc w trzecim kwartale roku 2024 dok będzie testowany na głębi dokowej. Takie są w tej chwili założenia i w dniu dzisiejszym nic nie wskazuje na to, żeby terminy miały nie zostać dotrzymane. Tyle w sprawie doku.

Odpowiadając panu na temat wyników stoczni Gryfia, chciałabym uprzejmie powiedzieć, że nie był pan uprzejmy słuchać tego, co mówiłam. Mówiłam o tym, że dodatni wynik na działalności operacyjnej jest w roku 2022, a do historycznych wyników nie odnosiłam się, ale o wynikach będzie mówił pan dyrektor Trzeciakowski.

Następna rzecz to pytanie o nieruchomości Stoczni Szczecińskiej Wulkan. Owszem, w grudniu ubiegłego roku zakupiliśmy od Stoczni Szczecińskiej Wulkan biurowiec. Przepraszam, w styczniu. Biurowiec będzie wynajmowany przez Stocznię Szczecińską Wul-

kan. Cały projekt został potwierdzony stosownymi testami prywatnego inwestora. Jest jak najbardziej rynkowy. Po czasie, kiedy pieniądze wydatkowane na biurowiec zostaną nam zwrócone ze stosowną rentownością, biurowiec wróci do Stoczni Szczecińskiej Wulkan. Taki jest stan na dzień dzisiejszy. Jeszcze raz powtórzę, że mamy to wszystko potwierdzone testami prywatnego inwestora.

Na dalsze pytania dotyczące stoczni Gryfia odpowie pan dyrektor Trzeciakowski.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Przepraszam, pani prezes. Mniej więcej na ile jest przewidziany czas zwrotu z inwestycji w teście prywatnego inwestora?

Prezes zarządu Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

Nie pamiętam w tej chwili, ale jest to około ośmiu lat. Tutaj mogę się mylić, ale jeżeli pan sobie życzy, odpowiem po sprawdzeniu dokumentów. Jest to dostarczenie możliwości finansowania dla stoczni w celu odbudowywania jej funkcjonalności stoczniowych. Niestety, wynajmowanie nieruchomości... Stocznia miała służyć do czego innego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Panie dyrektorze, proszę.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Artur Trzeciakowski:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, postaram się krótko odpowiedzieć. Wynotowałem sobie informację, że czterech panów posłów zadawało pytania związane ze stocznią Gryfia. Padały jeszcze uwagi ogólne. Może zacznę od ogółu. Pan poseł Łącki zapytał, jaki jest pomysł na przemysł stoczniowy w części cywilnej. Odpowiem, że pomysłem jest doprowadzenie do tego, że stocznie remontowe będą zarabiały, będą wykazywały wyniki dodatnie i będą funkcjonowały, tak jak to muszą robić, na rynku konkurencyjnym, gdzie konkurują przede wszystkim z podmiotami prywatnymi. Dlaczego jest to takie istotne i dlaczego nie jest to łatwe? Będzie to odpowiedź także dla pana posła Łąckiego. Padła tutaj informacja, że wyniki na sprzedaży itd, itd.

Podając pewne liczby, pozwolę sobie przypomnieć pewne rzeczy, o których dzisiaj tutaj nie było mowy, a które do dnia dzisiejszego mają wpływ na stocznię Gryfia. 13,6 miliona zł to jest strata na sprzedaży w roku 2013. Zysk stoczni wynosił wtedy 1,3 miliona, tylko zwracam uwagę, że w roku 2013 Gryfia sprzedaje połowę swojego majątku w Szczecinie, sprzedaje całą wyspę Bilfingerowi. Gdyby nie sprzedaż Bilfingerowi, w roku 2013 mielibyśmy stratę rzędu dwudziestu kilku milionów złotych. W roku 2014 strata na sprzedaży wyniosła 8,6 miliona, strata ogółem 9,5 miliona, w roku 2015 strata na sprzedaży wyniosła 3,8 miliona, strata ogółem 17 milionów, w roku 2016 strata na sprzedaży wyniosła 5,1 miliona, strata ogółem 14 milionów. Dzisiaj tutaj nie zostało to powiedziane. A więc w punkcie startu zaczynaliśmy ze skumulowaną stratą rzędu 60-70 milionów zł, którą trzeba było zacząć odrabiać. W tej chwili, jeżeli chodzi o wyniki finansowe, w materiałach macie państwo podane szacunkowe dane stoczni za trzy kwartały. Mogę potwierdzić, że na koniec roku – oczywiście dane zostaną zweryfikowane przez biegłych, stocznia Gryfia zakłada zarówno dodatni wynik na sprzedaży, jak i dodatki wynik ogółem. Będzie to drugi rok pod rząd, kiedy wynik stoczni będzie wynikiem dodatnim. Ma to o tyle istotne znaczenie, że w tym momencie stocznia będzie mogła korzystać z tego, z czego do tej pory nie mogła korzystać, czyli z wszelkiego typu środków, np. środków unijnych dotyczących poprawy stanu energetyki, ekologii, itd., itd. Wspominałem o tym, że w okresie epidemii covidu stocznia była wyłączona z pomocy państwa ze względu na to, że znajdowała się w trudnej sytuacji finansowej. Po zatwierdzeniu sprawozdania finansowego za rok 2022 przesłanka ta przestanie istnieć ze względu na osiągnięcie odpowiednich parametrów wskaźnikowych.

Kolejny element, o który pytał pan poseł Łącki, jak również pan przewodniczący Marchewka, to Lublin. Tak, dzisiaj rzeczywiście mamy 8 lutego, piąty rok remontu Lublina. Część miejscowych mediów dużo pisze na ten temat. Odpowiem w ten sposób. Troszeczkę mnie to dziwi, dlatego że w momencie, kiedy w grudniu ubiegłego roku weszła w życie umowa wykonawcza z firmą Doraco na budowę największej inwestycji w historii Gryfii od czasów budowy stoczni, to jak policzyłem, około 25 portali branżowych, zarówno

morskich, jak i związanych z budowlanką, infrastrukturą różnego kalibru mediów ogólnopolskich informowało o podpisaniu umowy, natomiast te same media, które epatują dzisiaj pięcioleciem Lublina, nie wspomniały o tamtej umowie do dnia dzisiejszego.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Ja wspomniałem.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Artur Trzeciakowski:

Pan poseł wspominał. Dlatego teraz odpowiadając panu posłowi i panu posłowi Łąckiemu, nie podam dzisiaj daty zakończenia Lublina, natomiast powiem jedną rzecz. Lublin jest na etapie uruchomień, odbiorów, ostatecznej kosmetyki. Jest szykowany do wyjścia na próby morskie. W związku z powyższym tak dzisiaj wygląda stan remontu okrętu Lublin.

Kolejne pytanie. Ponieważ przed laty miałem okazję pracować z panem posłem Borowczakiem, wiem, jak bardzo jest zaangażowany w przemysł stoczniowy. Wspomniał o Świnoujściu. Bardzo dużo było mowy na temat zamknięcia zakładu w Świnoujściu, sprzedaży zakładu, natomiast umyka nam jeden fakt. Rzeczywiście po zamknięciu zakładu w Świnoujściu, gdzie było 185 osób na umowach na czas nieokreślony, około 10% załogi przyjęło propozycję, przeszło do pracy w Szczecinie. Pozostali ludzie odeszli ku naszemu dużemu ubolewaniu poza państwowy przemysł stoczniowy. Natomiast w ogóle nie wspomina się o tym, że 185 osób pracowało na dwóch dokach, na doku nr 6 i większym doku nr 7. Na tych dwóch dokach generowało przychód. Dok nr 2, o którym też jeszcze dzisiaj wspomnę, czterdziestometrowy maluch dawał rocznie przychody rzędu 75 tys. euro, czyli przychody pomijalne. Proszę państwa, dok nr 7 został przeholowany do Szczecina i tam pracuje. Logicznie rzecz biorąc, jeżeli 200 osób pracowało na dwóch dokach, to jeżeli jeden dok więcej pojawił się w Szczecinie, to teoretycznie musieliśmy stworzyć 100 etatów po to, żeby go obsługiwać.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

A dok, który stoi w ST3?

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Artur Trzeciakowski:

Zaraz powiem na temat sprzedanych doków, o których tutaj była mowa. Powiem ciekawostkę. Słyszę o zmniejszeniu mocy produkcyjnej i o tym, że były fantastyczne rzeczy. Chciałem powiedzieć to na końcu, ale skoro pan przewodniczący zadał to pytanie, odpowiem tak. Rzeczywiście w roku 2022 Gryfia sprzedała trzy doki, dok nr 1, dok nr 6, ten mniejszy dok ze Świnoujścia oraz malucha mającego sto kilkanaście, a może nawet sto kilkadziesiąt lat, nie chce państwa wprowadzić w błąd, czyli dok nr 2, tylko że przy tej informacji nikt nie uzupełnił tego o następujące dane, a zasługują państwo na tę informację. Dok nr 1 został sprzedany na złom. Obecny właściciel, któryś już z kolei, następca tego, który kupił to od Gryfii, ma dzisiaj duży problem, co zrobić z tą jednostką, jeżeli chodzi o sposób rozebrania doku. Padały górnolotne hasła, że dok dostanie wyremontowany, że ktoś będzie go wykorzystywał. Myśmy cały czas twierdzili, że nikt nie będzie remontował doku nitowanego, a był on robiony w konstrukcji nitowanej, dlatego że po prostu to się nie opłaca. Potwierdzeniem tego jest fakt, że w ciągu ostatniego miesiąca z doku nr 1 suwnicą należącą do ST3 został zdemontowany jeden z żurawi dokowych. W tej chwili leży on na placu ST3 prawdopodobnie przygotowany do cięcia. Tak wygląda sytuacja doku nr 1.

Jeżeli chodzi o dok nr 2, tak jak powiedziałem, jest to stukilkudziesięcioletni dok. Dok nr 2 i dok nr 6 zostały przez Gryfię sprzedane w procedurze przetargowej. Przez kilka, kilkanaście miesięcy nie było chętnych na doki.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

A ten, który stoi w ST3?

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Artur Trzeciakowski:

Panie przewodniczący, to jest dok nr 1 wyłączony z eksploatacji. Dok nr 1 utracił swoje papiery w 2019 roku, a zatem od czterech lat jest bez papierów. Został sprzedany w przetargu z przyzwoitą ceną złomową, natomiast z tego co wiem, obecny właściciel ma pro-

blem, w jaki sposób można go zezłomować. Obowiązuje dyrektywa unijna dotycząca złomowania jednostek. Ma on określoną nośność, itd.

Natomiast przy sprzedaży doków nr 6 i nr 2 przez kilkanaście miesięcy ani jeden podmiot z województwa zachodniopomorskiego nie zgłosił się do postępowania przetargowego. Ani jeden podmiot nie zgłosił zainteresowania nabyciem doków nr 2 i 6. Dok nr 2 został sprzedany do Pribałtiki. Dok nr 6 został sprzedany do Trójmiasta, ale nie jako dok remontowy, tylko jako dok, na którym będą robione wydokowania gotowych, wyprodukowanych konstrukcji. Jeżeli ktoś popatrzyłby na mapę Gryfii, na lokalizację, gdzieś mieści się stocznia, to z pełną świadomością stwierdzam, że gdybyśmy mieli jeszcze raz zrobić to samo z dokiem numer 6, to z bólem serca zrobilibyśmy to samo. Po prostu na terenie wyspy nie ma miejsca, żeby zrobić jeszcze jedną głębię dokową i postawić tam dok. Sprzedaż wyspy Bilfingerowi, czyli sprzedaż drugich 20 hektarów gruntu spowodowała, że w Szczecinie nie ma już miejsca na kolejną głębię dokową. Jest to informacja dotycząca zmniejszenia potencjału produkcyjnego.

Kolejne pytanie pana przewodniczącego dotyczyło infrastruktury. Dlaczego taki termin? Częściowo na to pytanie odpowiedziała pani prezes Skubniewska. Infrastruktura i dok są to dwa ściśle ze sobą związane tematy. Nie ma doku bez infrastruktury, nie ma infrastruktury bez doku. Przypomnę tylko to, co powiedziałem na ostatnim posiedzeniu Komisji, kiedy był omawiany raport Najwyższej Izby Kontroli. Umowa podpisana z Doraco 16 grudnia, jeżeli chodzi o cenę, była od 30 do 40% niższa niż wartość ofert, które Gryfia otrzymała w postępowaniu przetargowym, które zakończyło się w kwietniu 2022 roku. A więc gdybyśmy chcieli przyjąć założenie, że najważniejszy jest termin, pomimo że doku jeszcze nie ma, to zapłacilibyśmy za tę inwestycję 30-40% więcej niż wtedy, kiedy podpisaliśmy umowę w grudniu. Termin realizacji inwestycji to 18 miesięcy. 16 stycznia Doraco przejęło plac budowy. Plac budowy jest ogrodzony, trwają prace geodezyjne. W przyszłym tygodniu powinny zacząć się prace rozbiórkowe w zakresie rozbiórki pirsu, przy którym był właśnie zacumowany dok nr 1, który w tej chwili stoi przy ST3. A więc mam nadzieję, że taka odpowiedź dotycząca infrastruktury panu przewodniczącemu wystarczy.

Najwięcej pytań, najbardziej merytoryczne pytania zostały zadane przez pana posła Wieczorka. Po kolei. Panie pośle, jako Gryfia dostawaliśmy już po głowie za stratę w roku 2020. 24 miliony zł to była najwyższa strata w historii Gryfii. To było źle. Później, w roku 2021 wykazaliśmy 24 miliony zysku i to też było źle, dlatego, że wynikało ze sprzedaży Świnoujścia. W roku 2022 też mamy zysk i też ktoś twierdzi, że to wynika ze sprzedaży Świnoujścia. Panie pośle, prostuję. Kwota 58,1 miliona zł, czyli wartość uzyskana ze sprzedaży nieruchomości, nie ma nic wspólnego ze sprawozdaniem finansowym Gryfii za rok 2022. A zatem wynik uzyskany za rok 2022 nie ma nic wspólnego ze sprzedażą nieruchomości w Świnoujściu. To po pierwsze.

Po drugie, zapytał pan ponownie o zamówienia na rok 2022. Spodziewając się tego pytania, pozwoliłem sobie przygotować pewną informację, która może wszystkich państwa zainteresuje jako ciekawostka. Jak wygląda praca stoczni remontowej takiej jak Gryfia? W 2022 roku stocznia zamknęła, czyli wykonała remonty 102 statków. Statki te należały do armatorów, którzy mają swoją siedzibę w 15 państwach. Gdybyśmy policzyli bandery, to bander byłoby zdecydowanie więcej niż 15, ale właściciele, czyli armatorzy mają siedzibę w 15 państwach. Wyremontowaliśmy statki dla 45 armatorów. W Gryfii w 2022 roku było remontowanych 17 różnego typu rodzajów jednostek, począwszy od żaglowców, a skończywszy na dużych chemikaliowcach i na statkach offshore`owych, układaczach kabli, itd., itd. Było 17 różnego typu jednostek remontowanych w Gryfii. Przy okazji pozwolę sobie jeszcze raz sprostować informację, gdybyście państwo po raz kolejny to usłyszeli. Wszyscy znaczący armatorzy, którzy remontowali swoje statki w zamkniętym zakładzie w Świnoujściu, remontują swoje statki w Szczecinie. W samym 2020 roku 23 ze 102 statków są to statki armatorów, którzy chodzili wcześniej do Szczecina. 13 armatorów, w cudzysłowie, świnoujskich w 2022 roku, mówię tylko o 2022 roku, nie mówię o roku 2021, kiedy dochodzili dodatkowi, są to amatorzy, którzy remontowali swoje statki w Świnoujściu, a teraz robią to w Szczecinie.

Kolejna rzecz, o którą pytał pan poseł. A więc nie obawiam się, panie pośle, jak mówiłem na poprzednim posiedzeniu Komisji, o zamówienia na rok 2023. Na temat inwestycji infrastrukturalnej odpowiedziałem panu przewodniczącemu, więc myślę, że nie muszę tego powtarzać, natomiast pozwolę sobie dodać dwie informacje, których nie ma w materiałach i które nie zostały jeszcze dzisiaj tutaj powiedziane.

Była mowa o wzroście zatrudnienia w stoczni szczecińskiej. Stocznia Gryfia po raz pierwszy w czasach mojej pracy, a pracuję tam czwarty rok, 1 marca miną cztery lata mojej pracy w Gryfii, a więc po raz pierwszy odnotowała wzrost zatrudnienia. Stan zatrudnienia na 31 grudnia 2022 roku jest około 5% wyższy w stosunku do stanu zatrudnienia na 1 stycznia 2022 roku. Potwierdzę to, co dzisiaj tutaj padło ze strony Trójmiasta, iż jest to w dużej mierze zasługa tego, że w tej chwili mamy pracowników pochodzenia ukraińskiego zatrudnianych jako pracownicy Gryfii.

Kolejna rzecz, o której warto tutaj jeszcze powiedzieć. Jeżeli mówię o wynikach i o przyszłości Gryfii, powtórzę to, co powiedziałem na poprzednim posiedzeniu Komisji. Na dzień 31 grudnia 2022 roku stan zobowiązań, długu Gryfii wobec właściciela z tytułu udzielonych przez właściciela pożyczek wynosi zero złotych zero groszy. Wszystkie pożyczki udzielone przez właściciela Gryfii zostały przez Gryfię spłacone. Nie ma żadnego długu na dzień bilansowy 31 grudnia 2022 roku.

Kończąc odpowiedzi dla pana posła Wieczorka, powiem, że jeżeli chodzi o naszą przyszłość, są trzy zadania na rok 2023. Jest to zwiększenie poziomu sprzedaży. Mogę tylko tyle powiedzieć, że w roku, który się skończył, w roku 2022 Gryfia zrobiła przychody z tytułu remontu statków – jest to nasz core business – o 17% wyższe niż w roku 2021. Mimo wszystko na rok 2023 planujemy zwiększenie poziomu sprzedaży, tak żeby osiągnąć wynik powyżej zera. Drugie najważniejsze zadanie to przeprowadzenie budowy infrastruktury pod dok nr 8. Trzeci istotny element, myślę, że dla pana Wieczorka również, to ten, że w grudniu ubiegłego roku Gryfia podpisała umowę przedwstępną z MF1, dziesięcioletnią umowę dzierżawy terenu, który kiedyś przez Gryfię został sprzedany do MF1. Jeżeli pan minister infrastruktury jako organ administracji wyrazi zgodę na taką umowę, to Gryfia odzyska władzę, możliwość zarządzania trzema czwartymi terenu, na którym funkcjonuje, a do którego w tej chwili tak naprawdę miała tylko prawo na zasadzie typowej umowy dzierżawy, która ograniczała naszą działalność gospodarczą. Liczymy na to, że od 1 marca tego roku będziemy z powrotem we władaniu 20 hektarów, czyli swojej wyspy, na której jest stocznia.

I ostatnia rzecz to zielona stocznia, która tutaj została wywołana do tablicy. Panie pośle, umowę zielonej stoczni podpisywałem jako prezes zarządu Gryfii w 2019 roku, tylko że w czerwcu 2019 roku, wtedy kiedy została powołana zielona stocznia, były przyjęte zupełnie inne założenia biznesowe. Projekt zielonej stoczni zakładał dofinansowanie ze środków Narodowego Centrum Badań i Rozwoju w wysokości 85% środków niezbędnych na działalność stoczni. Były tam nakłady rzędu 30 milionów zł, z czego 85% miał sfinansować budżet. Pozostałe środki miała wygospodarować Gryfia i współudziałowiec stoczni, czyli KIG. Okazało się, że założenie to jest nierealne, że nie ma możliwości, żeby projekt został w taki sposób sfinansowany przez państwo. W związku z powyższym wraz z upływem czasu zarząd zielonej stoczni zaczął zmieniać koncepcję jej funkcjonowania idąc w następującym kierunku: „na początku zacznijmy zarabiać jakiekolwiek pieniądze, czyli znajdźmy sobie teren, na którym będziemy generować przychody, a potem będziemy myśleli o rozwinięciu". I tak naprawdę na tym etapie jesteśmy, dlatego że wspominałem dzisiaj o doku...

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

A zarząd zielonej stoczni to jest...

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia S.A. Artur Trzeciakowski:

Zarząd zielony stoczni jest zarządem powoływanym przez wspólników. Dokładnie taki sam głos ma tam właściciel państwowy jak KIG. W tej chwili jest zarząd dwuosobowy. Dzisiaj zielona stocznia jest na etapie uzyskiwania niezbędnych zgód i pozwoleń umożliwiających realizację działalności. Nie ma problemu, żeby to zrobić, nie ma problemu, żeby złomować jednostki, jest problem, żeby robić to zgodnie z prawem. Chodzi o uzy-

skanie zgód środowiskowych umożliwiających cięcie jednostek. Jest to do wzięcia, wiemy kto, itd., itd. Są setki jednostek rzecznych, które można pociąć, tylko jest problem, żeby to zrobić zgodnie z prawem. Jest to, co powiedziałem o doku nr 1. Jest złom, jest złom na wodzie, są ludzie, którzy potrafią to pociąć, ale nie można tego zrobić. Są miliony złotych kar. Zielona stocznia jest na etapie uzyskiwania zgód środowiskowych do prowadzenia swojej działalności.

To tyle. Jeżeli byłyby pytania dodatkowe, oczywiście jestem gotów odpowiedzieć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Szanowni państwo, czy pan prezes też jeszcze chce krótko się odnieść?

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Skromny zastępca dyrektora, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Przepraszam, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Tak. Chciałbym tylko powiedzieć kilka słów jako wspólny mianownik tego, co zostało poruszone. Zacznę od kwestii postępowania układowego. Szanowni państwo, to nie jest tak, że podmiot zobowiązany w sposób dowolny i bardzo kreatywny zalicza sobie podmioty, które zostaną zaspokojone, określa parytet zaspokojenia, samoczynnie ustala to, w jaki sposób będzie sobie wydał pieniądze. To tak nie działa. Jak sama nazwa wskazuje, jest to postępowanie układowe, a więc zawiera w sobie przede wszystkim możliwości spłaty zobowiązanego i oczekiwania ewentualnego wierzyciela. W ramach postępowania, które finalnie zostało zaakceptowane przez sąd, zostało wydane prawomocne postanowienie w tym zakresie – został zatwierdzony układ, w ramach którego każdy z podmiotów, który był wierzycielem w danej sprawie, otrzymał jakąś część tego, co w normalnych okolicznościach powinien otrzymać, ale jest to zrealizowane z pewną perspektywą. Podmiot, który był zobowiązany, nie upadł, będzie nadal współpracować. Część zobowiązań została umorzona jako pewnego rodzaju konsensus, a część zobowiązań została spłacona. Informacje o tym fakcie znajdują się w materiale, który przedstawiło Ministerstwo Aktywów Państwowych. Oczywiście jeżeli jest potrzeba bardziej szczegółowego wskazania, jesteśmy do państwa dyspozycji zarówno jeżeli chodzi o Stocznię Remontowe Nauta, jak i w części, która również dotyczy poniekąd Stoczni Remontowej Nauta w zakresie PGZ. Oczywiście jeżeli będzie taka potrzeba, doprecyzujemy informację, natomiast tak jak wskazuję, jest to wynik porozumienia, a nie siłowego rozwiązania którejkolwiek ze stron. Ma to dodatkowo zatwierdzenie przez sąd. Jest to sprawa pierwsza.

Sprawa druga. Jeżeli chodzi o kwestię organów stoczni, kreując odpowiedź przyjęliśmy, że dane z KRS są jawne i nie trzeba ich powielać, natomiast jeżeli jest potrzeba wskazania enumeratywnie imienia, nazwiska i funkcji, oczywiście możemy informacje z KRS przekopiować i jak najbardziej udzielić państwu takiej odpowiedzi.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Prosimy.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Dobrze, będzie to zrobione. Jeżeli natomiast chodzi o kwestię... Padło tutaj stwierdzenie, co prawda pan poseł Łącki już nas opuścił, że przychody przemysłu stoczniowego są mniejsze niż przychody spółki Balticon. Skonsultowałem się przed chwilą z panem prezesem Lulewiczem i z panią prezes. Wychodzi na to, że to nie jest prawda. Zaraz będziemy przedstawiać konkretne kwoty. Jest z nami pan prezes Lulewicz, który będzie mógł powiedzieć o kwotach, które wykreowała Stocznia Wojenna. Jest to informacja, którą chciałem przekazać w ogólnym zarysie, natomiast jeżeli chodzi o uszczegółowienie, bardzo proszę panią prezes w pierwszym zakresie, a pana prezesa w zakresie wyników finansowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Bardzo państwa przepraszam, ale mamy jeszcze bardzo ważny drugi punkt. Szanowni państwo, zaraz będziemy rozmawiali z pustą salą.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Czekam na odpowiedzi na moje pytania. Przepraszam, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie pośle, a ja mówię w ten sposób. Dzisiaj kończymy już dyskusję. Odpowiedzi, które nie zostały udzielone, bardzo proszę udzielić na piśmie.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Żadne nie były udzielone na zadane przeze mnie pytania.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Były udzielone odpowiedzi, szanowni państwo.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

To nieprawda, panie przewodniczący. Mogę powtórzyć pytania.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Przecież trwało to dzisiaj tak długo, że państwo, pan poseł...

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Moje pytania dotyczyły PGZ.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie przewodniczący, dajmy szansę na odpowiedź.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dobrze, proszę ostatnie, ale dokładnie wyartykułowane, konkretne pytania, które zadawał pan poseł. Tak?

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie pośle, czy mógłby pan powtórzyć je jeszcze raz, żebyśmy wszyscy mieli pewność?

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Chodzi o warunki wsparcia. Chodzi o to, czy w minionym roku w grupie były podwyżki w zarządach i w radach nadzorczych. Chodzi o informacje o wyniku finansowym, ponieważ nie ma żadnej.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Panie przewodniczący, można odpowiedzieć dosłownie w kilku zdaniach.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Proszę bardzo, ale naprawdę proszę się streszczać.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Dobrze. Jeżeli chodzi o podwyżki, wynagrodzenie zarówno członków zarządu, jak i członków rad nadzorczych jest uregulowane ustawowo. Są odpowiednie pułapy. Informacja dla państwa jest taka, że kwota bazowa jest to wielokrotność kwoty bazowej, jest kwotą z roku 2016. W tym zakresie nie było zmian, pozostaje ona na niezmienionym poziomie. Żadnych podwyżek w tym względzie nie było.

Jeżeli chodzi o kwestię umowy wsparcia, mogę powiedzieć tylko tyle, być może pan prezes dopowie tutaj w dwóch zdaniach, że umowa wsparcia zakłada, że w ramach działalności Stoczni Wojennej będą realizowane projekty, które będą zlecane przez Ministerstwo Obrony Narodowej. Będzie to główny przedmiot działalności, dlatego że na to zostało udzielone wsparcie.

Przepraszam, było jeszcze trzecie pytanie.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Chodziło o wyniki finansowe. Nie znalazłem tego w materiale.

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Wynik finansowy przekaże pan prezes Lulewicz.

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna spółka z o.o. Paweł Lulewicz:

Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, szanowne panie posłanki, panowie posłowie, jeżeli chodzi o wyniki, oczywiście jesteśmy jeszcze przed badaniem, jesteśmy na początku badania przez biegłego, więc mówimy o wynikach szacunkowych, natomiast rok 2022 jest pierwszym rokiem w PGZ Stoczni Wojennej, który zakończy się wynikiem dodatnim. Jeżeli chodzi o marżę na EBIDTA, będzie wynosiła około 5% na plusie, natomiast jeżeli chodzi o wyniki na sprzedaży, na pewno będą dodatnie. Mogę to powiedzieć, chociaż w tej chwili nie chcę podawać wartości, natomiast na pewno będzie to wynik dodatni. Jest to jak najbardziej dobra wiadomość.

Powiem tylko, że jeżeli chodzi o umowę inwestycyjną realizowaną z FRP, jest ona realizowana zgodnie z założeniami, zgodnie z przyjętym biznesplanem. Zarówno do Ministerstwa Rozwoju i Technologii, jak i do Agencji Rozwoju Przemysłu bardzo restrykcyjnie raportujemy na bieżąco za pośrednictwem Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Ze swojego poziomu nie mam żadnych informacji, żadnej wiedzy jakoby dochodziło do jakichkolwiek nieprawidłowości.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Czy były jakieś ruchy na majątku?

Prezes zarządu PGZ Stocznia Wojenna spółka z o.o. Paweł Lulewicz:

W roku 2022 nie było żadnych ruchów na majątku. Chciałbym jeszcze odnieść się, gdyż niestety, nie uczestniczyłem w poprzednim posiedzeniu, ale pamiętam, zapoznałem się z pytaniem pana posła, jeżeli chodzi o sprzedaż tzw. terenów wschodnich, czyli terenów niepracujących. Otóż 100% środków pochodzących ze sprzedaży jest wykorzystywana, jest to proces na inwestycje. Złamany grosz nie został przeznaczony na działalność operacyjną jako środki obrotowe. W przypadku 100% środków pochodzących ze sprzedaży mówimy o odtworzeniu, o inwestycji, którą realizujemy w tej chwili również pod kątem wspomnianego przez pana przewodniczącego Płażyńskiego programu Miecznik. Nabywcą terenów jest Ministerstwo Obrony Narodowej, a więc wszystko zostaje tutaj w rodzinie. Dziękuję.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Jeszcze krótkie pytanie do pana dyrektora. Mówił pan o kwocie bazowej, która nie została zwiększona, jeżeli chodzi o rady nadzorcze. W portach morskich nastąpiły istotne podwyżki, a kwota bazowa też nie została zmniejszona. Jest tam ta sama kwota. A więc proszę o konkretną odpowiedź. Nie było podwyżek wynagrodzeń w organach podmiotów zależnych od PGZ, tak?

Zastępca dyrektora departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Według mojej informacji, którą posiadam, nie. Jeżeli chodzi o rady nadzorcze, zdaje się, tak jak powiedziałem, kwota bazowa jest z 2016 roku. Mnożnik wynosi jeden. Jest to kwota brutto.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Dobrze. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję. Od razu zamykam dyskusję.

Przechodzimy do punktu drugiego. Czy ktoś z państwa posłów zgłasza jakieś tematy do kontroli Najwyższej Izby Kontroli? Proszę jeszcze chwilę poczekać. Nie widzę. Nie widzę żadnych pytań.

Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny.

Dziękuję państwu za udział. Zamykam posiedzenie.